




3 1761 11650599 1



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505991>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 55

Tuesday, March 22, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 55

Le mardi 22 mars 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on***Transport***Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des***Transports**

RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of
railways and to amend certain other Acts in
consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

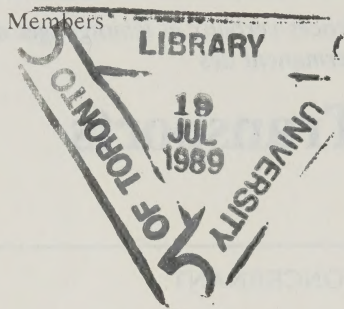
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

Members



(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

Membres

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 22, 1988

(91)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Witnesses: From the Federation of Canadian Municipalities: Hazel McCallion, Chairman, Standing Committee on National Transportation; Betty Toporowski, Vice-Chairman, Standing Committee on National Transportation; Dave Atkins, Special Adviser, Standing Committee on National Transportation. From M-TRAC: Harold Morrison, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49.)

Hazel McCallion made an opening statement and, with Betty Toporowski and Dave Atkins, answered questions.

Harold Morrison made an opening statement and answered questions.

At 12:07 o'clock p.m., the Committee adjourned until later this day.

AFTERNOON SITTING

(92)

The Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Witnesses: From CSX Rail Transport: Dick Priddy, Assistant Vice-President, Government Affairs; Bill Wick, Director, Employee Assistance Program.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49.)

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 22 MARS 1988

(91)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor, Brian Tobin.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Témoins: De la Fédération canadienne des municipalités: Hazel McCallion, présidente, Comité permanent des transports nationaux; Betty Toporowski, vice-présidente, Comité permanent des transports nationaux; Dave Atkins, personne ressource, Comité permanent des transports nationaux. De M-TRAC: Harold Morrison, président.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.)

Hazel McCallion fait une déclaration préliminaire, puis elle-même, Betty Toporowski et Dave Atkins répondent aux questions.

Harold Morrison fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 12 h 07, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(92)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Joe Reid, Gordon Taylor.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Témoins: De CSX Rail Transport: Dick Priddy, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales; Bill Wick, directeur, Programme d'aide aux employés.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.)

Dick Priddy and Bill Wick made an opening statement and answered questions.

At 5:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

Dick Priddy et Bill Wick font une déclaration préliminaire et répondent aux questions.

À 17 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, March 22, 1988

• 0934

The Chairman: Colleagues, I see a quorum. We are running a few minutes late, and we have a pretty full agenda this morning. We are continuing our study of the railway safety bill, Bill C-105. This morning we have representatives from the Federation of Canadian Municipalities, and also from M-TRAC. I would like to welcome those representatives.

• 0935

We would like to welcome you, Hazel McCallion, chairman of the Standing Committee on National Transportation for the Canadian Federation of Municipalities. Please introduce the people with you, then it is your session to go through your brief.

Ms Hazel McCallion (Chairman, Standing Committee on National Transportation, Canadian Federation of Municipalities): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the standing committee. I am pleased to have with me this morning three persons who have worked very diligently on the brief we are presenting. First is Dave Atkins, who had the privilege of working on the consultative committee and who did an excellent job in representing the municipalities. He was the appointee of the Federation of Canadian Municipalities. Dave advised me this morning that he was most impressed with the reaction and the way in which the input from the federation was well received by the committee.

So it is Dave Atkins of the Ottawa-Carleton area. We appoint people who are close at hand, because, as you know, we are a voluntary organization and have to watch our expenses. So Dave, that is really why we had you there. You were close at hand.

Betty Toporowski, of New Westminster, is vice-chairman of the National Transportation Committee of the Federation of Canadian Municipalities. Doug Thwaites is our transportation planner at the region of Peel. I was able to have him allocated by the region of Peel to help us on the committee with the transportation issues.

The Federation of Canadian Municipalities has grown rapidly. Now we represent 442 municipalities across this country and 65% of the Canadian population; and our membership is growing rapidly. We just came back from a meeting in Charlottetown, and 10 to 15 more municipalities have joined because of the important issues municipalities are being faced with, especially in the urban areas of this country. The FCM is booming very

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 22 mars 1988

Le président: Chers collègues, je vois que nous avons le quorum. Nous sommes en retard de quelques minutes, et notre programme de ce matin est très chargé. Nous poursuivons notre étude du projet de loi C-105, concernant la sécurité de l'exploitation des chemins de fer. Ce matin, nous entendrons des représentants de la Fédération des municipalités canadiennes et de M-TRAC. Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Soyez la bienvenue, madame Hazel McCallion, présidente du Comité permanent du transport national, de la Fédération canadienne des municipalités. Veuillez nous présenter les personnes qui vous accompagnent, après quoi vous pourrez nous présenter votre mémoire.

Mme Hazel McCallion (présidente, Comité permanent du transport national, Fédération canadienne des municipalités): Merci beaucoup, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Je suis heureuse d'être accompagnée par trois personnes qui ont collaboré avec assiduité au mémoire que nous vous présentons. Voici Dave Atkins, qui a eu l'honneur de siéger au comité consultatif et qui a représenté les municipalités avec beaucoup de compétence. C'est lui que la Fédération canadienne des municipalités a désigné. Dave m'a signalé ce matin qu'il avait été très impressionné par la réaction favorable du Comité à l'égard de la participation de la Fédération.

Voici donc Dave Atkins de la région d'Ottawa—Carleton. Nous nommons des personnes qui sont faciles à rejoindre, car, comme vous le savez, étant un organisme bénévole, nous devons surveiller nos dépenses. C'est donc pour cette raison, Dave, que nous vous avons désigné. Nous vous avons sous la main.

Voici ensuite Betty Toporowski, de New Westminster, vice-présidente du Comité du transport national de la Fédération canadienne des municipalités. Doug Thwaites est notre planificateur en matière de transport pour la région de Peel. J'ai réussi à le faire détacher par la région pour aider notre comité en matière de transport.

La Fédération canadienne des municipalités a connu une expansion rapide. Nous représentons aujourd'hui 442 municipalités du pays et 65 p. 100 de la population canadienne; nos membres sont toujours plus nombreux. Nous revenons à peine d'une réunion tenue à Charlottetown, où dix à quinze autres municipalités se sont jointes à notre Fédération en raison des problèmes importants auxquels elles se heurtent, surtout dans les

[Text]

powerful and very busy in trying to represent the interests of the municipalities.

The FCM Standing Committee on National Transportation was established to monitor federal transportation legislation and policies and to represent the municipal perspective on matters relating to national transportation. Of course transportation infrastructure is of great concern to the municipalities across this country. It affects practically every municipality. If it is not rail, it is truck. If it is not truck, it is air. Of course we also cover the ports.

Although the federal and provincial governments have jurisdictional powers over interprovincial and intraprovincial transportation respectively, municipalities have major responsibilities for local road construction and maintenance as well as public transit. In managing and planning for growth, municipalities are acutely aware of the interplay between national and local transportation systems. So transportation, whether it is by land, air, or sea, serves to link municipalities together and is vital to the economy and the social fabric of the nation.

The FCM has long been an advocate of railway safety and has urged the Government of Canada to proceed with the introduction of new railway safety legislation. We are very pleased they have responded. There have been many reports: the Mississauga report, the reports of the Foisy commission and the inquiry into the Hinton train derailment, and so forth. Certainly every time one of these incidents happens we seem to get very anxious about railway safety bills being introduced that would cover these situations.

With the introduction of Bill C-105, the Railway Safety Act, Canada's railways will be safer for their users and for the communities through which they pass. Municipalities are on the front lines—and I know that personally—where transportation accidents occur. Fire response, policing, traffic control and evacuation are critical to the protection of lives, property and the environment. The incident in Mississauga cost \$130 million.

• 0940

The FCM values the opportunity it had to work with the Department of Transport in drafting the proposed legislation. We really are much appreciative of being involved in this, and we are ready to participate in any process that will lead to a safer national transportation system. The steering committee established by Transport Canada to seek the views of interested parties has provided the type of consultative approach conducive to the development of sound legislation.

The FCM appreciates this opportunity to discuss concerns on rail safety and operation with the members of

[Translation]

régions urbaines du pays. La FCM devient très puissante et active dans son rôle de représentation des municipalités.

La FCM a constitué un comité permanent du transport national pour surveiller les lois et politiques fédérales en matière de transport et pour représenter le point de vue des municipalités sur les questions relatives aux transports nationaux. L'infrastructure du réseau de transport préoccupe bien entendu vivement toutes les municipalités du pays. Chacune d'entre elles est touchée, que ce soit par le chemin de fer, le camionnage ou le transport aérien. Nous nous occupons également des ports, comme il se doit.

Même si les transports interprovinciaux et intraprovinciaux relèvent du fédéral et des provinces respectivement, les municipalités sont responsables de la construction et de l'entretien des routes locales ainsi que des transports en commun. Lorsqu'elles gèrent et planifient leur croissance, les municipalités sont parfaitement conscientes de la corrélation entre les réseaux de transport national et locaux. Les transports, donc, qu'ils soient terrestres, aériens ou par eau, permettent de relier les municipalités et sont essentiels à l'économie et à la trame sociale du pays.

La FCM préconise depuis longtemps la sécurité des chemins de fer et a exhorté le gouvernement du Canada à proposer une nouvelle loi dans ce domaine. Nous nous réjouissons de sa réaction. Il y a eu de nombreux rapports: le rapport sur l'accident de Mississauga, les rapports de la Commission Foisy et l'enquête sur le déraillement du train de Hinton, et ainsi de suite. Chaque fois que de tels incidents se produisent, nous insistons encore davantage pour qu'on adopte une loi sur la sécurité ferroviaire qui s'appliquerait à ce genre de situation.

Grâce au projet de loi C-105, concernant la sécurité ferroviaire, les chemins de fer canadiens seront plus sûrs, tant pour leurs usagers que pour les collectivités qu'ils traversent. Les municipalités sont aux premières lignes—et je le sais personnellement—en cas d'accidents dans le domaine des transports. La lutte contre les incendies, les services policiers, le contrôle de la circulation et l'évacuation sont des services essentiels à la protection des vies humaines, des biens et de l'environnement. L'accident de Mississauga a coûté 130 millions de dollars.

La FCM est heureuse d'avoir pu collaborer avec le ministère des Transports à la rédaction du projet de loi. Nous sommes vraiment très reconnaissants d'avoir participé à ce processus, et nous sommes prêts à participer à toute étude visant à rendre notre réseau de transport national plus sûr. Le comité directeur, constitué par Transports Canada, pour consulter les parties intéressées, a tenu des consultations qui ont facilité l'élaboration d'un projet de loi sérieux.

La FCM remercie le Comité permanent des transports de lui permettre de donner son avis sur la sécurité de

[Texte]

the House of Commons Standing Committee on Transport. Our meeting in Charlottetown occurred just last week, so we could get our brief before the board of directors. It was unanimously adopted by the board in Charlottetown on Saturday, and we are so pleased you could hear us this morning.

We strongly support the objectives of Bill C-105. We want to see all modes of transportation made safer, and I want to assure you we are concerned about road and air safety, and of course the transportation of goods and people by water.

Railway companies must be held responsible and accountable for rail safety on properties for both their own operations and for those of their lessees, and we emphasize that because they lease a lot of land, just as the Department of Transport leases land at airports. Bill C-105 will give the federal government and the Minister of Transport control over rail safety. The FCM supports the separation of safety regulation from economic regulation. As proposed in Bill C-105, wide-ranging powers to regulate and enforce rail safety are, in general, necessary and desirable. The FCM supports the need for a quick response to potential safety risks and believes the Minister of Transport can now hold the railways more accountable for rail safety.

The FCM also endorses amendments to the Criminal Code making it an offence to operate railway equipment unsafely or while impaired by alcohol or drugs. The following recommendations relating to drug testing contained in the Foisy Commission report should be pursued. These are post-accident testing, periodic testing of persons holding designated positions, and testing for reasonable cause.

Another important objective is to streamline the awarding of federal grants for safety improvements to grade crossings, construction or reconstruction of grade separations, and alteration of existing railway works. The FCM believes the key to greater rail safety lies where rail meets road. Improvements to railway crossings and grade separations or new constructions should occur when and where required.

The need for a continuing program for improvements of crossings at grade and new grade separations, and alterations to meet the demands for increased safety is apparent. Most rail incidents occur at railway crossings, and that is what the CTC annual report indicates. Rail-related fatalities are four times more likely to occur at railway crossings than on any other part of the railway system. In the last few years, the number of level crossing fatalities has decreased owing to the installation of bells, gates, reflective crossing protection, and programs such as

[Traduction]

l'exploitation ferroviaire. Nous avons tenu une réunion à Charlottetown la semaine dernière, de façon à pouvoir soumettre notre mémoire au conseil d'administration. Ce dernier l'a adopté à l'unanimité samedi, à Charlottetown, et nous nous réjouissons donc de pouvoir témoigner devant vous ce matin.

Nous appuyons sans réserve les objectifs du projet de loi C-105. Nous souhaitons que tous les modes de transport deviennent plus sûrs, et je peux vous garantir que nous nous préoccupons de la sécurité routière et aérienne, ainsi que, bien entendu, du transport par eau des marchandises et des personnes.

Les sociétés ferroviaires doivent être tenues responsables de la sécurité de leurs services et de ceux des personnes à qui elles louent du matériel et des terrains, et nous insistons sur ce point, car elles louent beaucoup de terrains, tout comme le ministère des Transports loue du terrain aux aéroports. En vertu du projet de loi C-105, le gouvernement et le ministre des Transports auront la haute main sur la sécurité ferroviaire. La Fédération approuve la distinction entre les règlements sur la sécurité et la réglementation économique. Comme le propose le projet de loi C-105, il est en général utile et souhaitable de prévoir de vastes pouvoirs pour réglementer la sécurité ferroviaire et la faire observer. La Fédération estime qu'il faut réagir rapidement aux problèmes éventuels de sécurité et que le ministre des Transports peut désormais obliger les sociétés ferroviaires à rendre des comptes dans ce domaine.

La FCM appuie également les modifications au Code criminel en vertu desquelles l'exploitation de matériel ferroviaire dans des conditions dangereuses ou dans un état de facultés affaiblies, représente un délit. Il convient de donner suite aux recommandations suivantes du rapport Foisy au sujet du dépistage des drogues. Il s'agit du dépistage après un accident, du dépistage périodique des personnes qui occupent des postes désignés et du dépistage pour de bons motifs.

La rationalisation de l'octroi des subventions fédérales aux travaux d'amélioration des passages à niveau, à la construction ou à la reconstruction des sauts-de-mouton et aux modifications des ouvrages actuels constitue un autre objectif important. Selon la FCM, c'est au croisement entre la route et la voie ferrée que le risque d'accident est le plus grand. Il faut procéder, lorsque nécessaire, à l'amélioration des passages à niveau et des sauts-de-mouton ou à la construction de nouveaux ouvrages.

Il faut appliquer un programme permanent d'amélioration des passages à niveau et de construction de nouveaux sauts-de-mouton, ainsi que de modifications visant à accroître la sécurité. La plupart des accidents ferroviaires se produisent aux passages à niveau, comme le signale la CCT dans son rapport annuel. Les accidents de train ont quatre fois plus de chance de se produire aux passages à niveau qu'à un autre endroit du réseau ferroviaire. Depuis quelques années, le nombre d'accidents mortels aux passages à niveau a diminué grâce

[Text]

Operation Lifesaver. However, the number of lives saved and injuries avoided can also be attributable to new grade separations.

Safety improvements to crossings at grade: subclause 12.(5) of the proposed Railway Safety Act provides grants for up to 80% of the capital cost of improvements to rail crossings at grade. The FCM supports the Government of Canada's continued efforts to provide assistance to improve the safety of rail crossings at grade.

Federal funding for grade separations: subclause 13.(5) provides grants of up to 50% of the capital cost of construction or alteration of grade separations. The current level of federal government funding available for grade separations is \$10 million per year. This level of funding could contribute towards only three or four projects commencing each year. If they allocate much of that to improvements and maintenance, there would not much left for grade separations; last year only one grade separation was approved in this country.

• 0945

However, there are currently over 200 level crossings warranting grade separations based on the CTC/NTA cross-product formula. This number is expected to increase as a result of the projected growth in road traffic and rail movements on main lines. The FCM has repeatedly called for an increase in federal funding for grade separation. We believe that a minimum of 20 projects should proceed each year in order to adequately address the current and future need for grade separations.

It is therefore proposed that a rolling five-year capital program be established for a minimum of ten years to carry out these railway grade separations and to allow municipalities to plan for their share of the cost. Right now, municipalities do not know what to put in our capital budgets because we have no idea at all what we are going to get. Today municipalities have five-year—and many municipalities have ten-year—capital budgets in order to bring about responsible financial planning in local government.

The FCM has also urged that the federal contribution to grade separations be based on the UTAP formula. This program expired, as you know, in 1983-84. Subclause 13.(5) of Bill C-105 limits the federal grant to 50% of the capital costs of grade separations. The UTAP formula called for the following federal contributions: 80% of the first \$1.25 million of the cost of the grade separation, 60% of the next \$3.75 million and 40% of the amount in excess of \$5 million. In order to make the federal

[Translation]

à l'installation de cloches, de barrières, de signaux lumineux et à l'application de programmes comme la campagne Gare-au-train. Toutefois, la construction de nouveaux passages inférieurs ou supérieurs a permis également de sauver des vies et d'éviter des blessures.

Améliorations visant à accroître la sécurité des passages à niveau: le paragraphe 12.(5) de la Loi sur la sécurité ferroviaire proposé prévoit des subventions allant jusqu'à 80 p. 100 du coût de réalisation des travaux effectués aux passages à niveau. La FCM appuie les initiatives continues du gouvernement du Canada en vue de contribuer à l'amélioration de la sécurité ferroviaire aux passages à niveau.

Subventions fédérales aux sauts-de-mouton: le paragraphe 13.(5) prévoit des subventions allant jusqu'à 50 p. 100 du coût de construction ou de modification des sauts-de-mouton. À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral a alloué 10 millions de dollars par an à la construction des sauts-de-mouton. Cela suffira à peine à financer trois ou quatre projets par an. Si une grande partie de ces fonds est consacrée aux travaux d'amélioration et d'entretien, il ne restera pas grand-chose pour les sauts-de-mouton; l'an dernier, un seul projet a été approuvé dans notre pays.

Toutefois, il y a actuellement plus de 200 passages à niveau où il faudrait construire un saut-de-mouton si l'on appliquait la formule préconisée par la CCT/ONT. Ce chiffre va vraisemblablement augmenter étant donné la croissance prévue de la circulation routière et du transport ferroviaire sur les lignes principales. La Fédération n'a cessé de demander une augmentation des crédits accordés par le gouvernement fédéral aux sauts-de-mouton. À notre avis, une vingtaine de projets au moins devraient être mis en oeuvre chaque année pour répondre de manière efficace aux besoins actuels et futurs dans ce domaine.

C'est pourquoi nous proposons d'instaurer un programme d'immobilisations quinquennal, pour au moins dix ans, en vue de construire ces sauts-de-mouton et de permettre aux municipalités de prévoir la part du coût qu'elles devront assumer. À l'heure actuelle, elles ne savent que prévoir dans leur budget d'immobilisations car elles n'ont aucune idée de ce qu'elles vont obtenir. Les municipalités ont actuellement des budgets d'immobilisations quinquennaux—et bon nombre d'entre elles les établissent pour dix ans—afin de garantir une gestion financière sérieuse.

La FCM a également demandé avec insistance que la contribution du gouvernement fédéral pour la construction des saut-de-mouton se fonde sur la formule du PATU. Comme vous le savez, ce programme a pris fin en 1983-1984. En vertu du paragraphe 13.(5) du projet de loi C-105, la subvention fédérale est limitée à 50 p. 100 du coût de réalisation des sauts-de-mouton. La formule du PATU prévoyait les contributions suivantes: 80 p. 100 des premiers 1,25 million du coût du saut-de-mouton, 60 p.

[Texte]

contribution more equitable in 1988-89, the above figures should be adjusted upwards to reflect inflation since 1974.

Provisions contained in subclauses 12.(5) and 13.(5) indicate that a portion of the capital costs may be granted by the federal government. The capital costs should be defined as all the costs of improvements to grade separations and all the costs of construction or alterations of grade separations, design and planning, etc.; it is not at the present time.

Railway contributions to grade separations have continued to decline over time due to inflation. Numerous studies, including a Railway Transportation Committee paper titled *Cost Apportionment of Grade Separations, 1985*, have shown that the historical split in the costs, after federal funding between the highway authority and the railway company, is 3:1. This split, however, is no longer realized owing to inflation and the cap on railway contributions of \$62,000 for new construction and \$156,250 for reconstruction. In the years 1967 to 1980, railway contribution to new construction of grade separations has ranged from a low of 1.5% to 5% of the cost of most projects; the source was the RTC study.

Clause 16 of Bill C-105 provides for the National Transportation Agency to apportion the costs of a railway work between the proposing party and those persons who stand to benefit from the completion of the work. The FCM believes that the NTA should not place a cap on railway contributions for railway grade separations. The FCM holds that the railways should pay their fair share. The cost apportionment after federal contribution for normal constructions or reconstruction of railway grade separations should be in accordance with the historical ratio, with 75% to be borne by the highway authority and 25% to be borne by the railway company.

Regarding land use regulations, clause 24 of the proposed Railway Safety Act grants the Governor in Council powers to regulate the use of land adjoining the land on which rail lines are situated. The FCM supports the principle that structures or activities on adjoining lands should not interfere with the safe operation of railways. However, municipalities are the principal regulators of land use within their boundaries. Municipalities therefore are concerned that there appears to be no limit placed on the adjacent lands where clause 24 applies.

• 0950

In its submission to the Standing Committee on Transport on March 8, the City of Regina called for consultation with the province or municipality before

[Traduction]

100 des 3,75 millions suivants et 40 p. 100 de toute somme supérieure à 5 millions de dollars. Pour que la contribution du gouvernement fédéral soit plus équitable en 1988-1989, il faudra rajuster ces chiffres pour tenir compte de l'inflation depuis 1974.

Il ressort des dispositions des paragraphes 12.(5) et 13.(5) que le gouvernement fédéral peut subventionner une partie des coûts de réalisation des projets. Ces coûts doivent englober tous les coûts d'amélioration des sauts-de-mouton et tous les coûts de construction ou de modification des sauts-de-mouton, c'est-à-dire conception et planification, et ainsi de suite; ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

La contribution des sociétés ferroviaires aux sauts-de-mouton n'a cessé de diminuer avec le temps à cause de l'inflation. De nombreuses études, et notamment un document du Comité des transports par chemin de fer intitulé *Répartition des coûts des sauts-de-mouton, 1985*, ont révélé que, après la contribution fédérale, les services de la voirie assumaient depuis toujours 75 p. 100 des frais et la société ferroviaire, 25 p. 100. Cette répartition, toutefois, n'est plus la même en raison de l'inflation et de la limite imposée aux contributions des chemins de fer, soit 62,000\$ pour les nouveaux projets et 156,250\$ pour les travaux de reconstruction. Entre 1967 et 1980, la contribution des chemins de fer aux projets de construction des sauts-de-mouton a varié entre 1,5 p. 100 et 5 p. 100 du coût de la plupart des projets; ce renseignement se trouve dans l'étude du CTCF.

L'article 16 du projet de loi C-105 porte que l'Office national des transports devra répartir le coût de réalisation des travaux entre le promoteur et tout bénéficiaire des installations ferroviaires une fois les travaux terminés. La Fédération estime que l'ONT ne devrait pas fixer de plafond à la part des frais que devront assumer les sociétés de chemin de fer. Ces dernières devraient payer leur juste part du coût de réalisation des sauts-de-mouton. Il faut rétablir le rapport historique pour le partage des coûts, une fois déduite la contribution fédérale, soit 75 p. 100 à assumer par les services de la voirie et 25 p. 100 par la société ferroviaire.

En ce qui concerne les règlements relatifs à l'utilisation des terrains, l'article 24 de la Loi sur la sécurité ferroviaire proposée accorde au gouverneur en conseil le pouvoir de régir, par règlement, l'utilisation des terrains contigus aux voies ferrées. La FCM appuie le principe selon lequel les ouvrages ou les activités effectués sur des terrains contigus ne devraient pas nuire à la sécurité de l'exploitation des chemins de fer. Toutefois, ce sont les municipalités qui réglementent l'utilisation des terrains sur leur territoire. Elles s'inquiètent donc du fait qu'aucune limite n'est imposée aux terrains contigus visés par les dispositions de l'article 24.

Dans le mémoire qu'elle a présenté au Comité permanent des transports le 8 mars, la ville de Regina demandait qu'on consulte la province ou la municipalité

[Text]

powers are exercised under clause 24. The FCM supports this position and recommends that clause 24 apply only to a maximum distance of 60 metres, 200 feet, except where mines and drainage systems are involved. This limit should be reviewed by the proposed Railway Safety Consultative Committee in consultation with municipalities to ensure that it is adequate.

Railway Safety Consultative Committee: the FCM endorses the creation of the Railway Safety Consultative Committee as identified in clause 44. Rail safety is an ongoing municipal concern. After the Mississauga derailment, I came to the conclusion that rail accidents occur only in the municipality. I do not know why I came to that conclusion, but. . .

However, it is noted that a representative from Canada's municipalities has not been specifically identified as a standing member of the proposed committee. Now, I want to emphasize that we appreciate the consultation that has taken place. We want to participate in the ongoing process, and the FCM is the body to do it. We are only too happy to do it.

The FCM insists that a representative from the municipal world should be appointed. The process of developing safe and efficient transportation systems requires continuous interaction between federal and provincial regulators, carriers and shippers, and local municipalities. We have a responsibility to local residents to develop effective, efficient and safe transportation systems.

To represent the local public interest, the FCM has consistently called for legislation recognizing municipalities as a party of interest. The National Transportation Act, in fact, now recognizes municipalities in such a fashion, and we certainly appreciate that.

As a member of the steering committee that led to the drafting of Bill C-105, the FCM had an opportunity to work with Transport Canada and other interested parties in rail, and we believe that committee, as I said this morning, was very valuable in giving us the opportunity to provide input required in producing the legislation.

The proposed Railway Safety Act has an equal opportunity to show that the railway industry and government sectors can work together to improve rail safety. We are important stakeholders in this process and can provide needed local insight on safety matters.

Clause 50 of Bill C-105 proposes a separate committee of not fewer than three persons or more than five persons appointed by the Minister of Transport to review the proposed Railway Safety Act after it has been in force for

[Translation]

avant d'exercer les pouvoirs prévus à l'article 24. La FCM appuie cette position et recommande que cet article s'applique uniquement à une distance maximale de 60 mètres, ou 200 pieds, sauf dans les endroits où il y a des mines et des réseaux d'égouts. Le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire proposé dans le projet de loi devra examiner cette limite, de concert avec les municipalités, pour s'assurer qu'elle est réaliste.

Comité consultatif de la sécurité ferroviaire: La Fédération approuve la constitution de ce comité, comme le prévoit l'article 44. La sécurité ferroviaire est une question qui préoccupe continuellement les municipalités. Après le déraillement de Mississauga, j'en suis arrivée à la conclusion que les accidents de chemin de fer se produisent toujours dans la municipalité. Je ne sais pas ce qui m'a poussée à tirer cette conclusion, mais. . .

Toutefois, aucun représentant des municipalités canadiennes n'a été précisément désigné comme membre permanent du comité proposé. Je tiens à insister sur le fait que nous approuvons sans réserve les consultations qui ont eu lieu. Nous voulons participer au processus continu et la FCM est l'organisme compétent pour le faire. Nous ne serons que trop heureux de participer à ce processus.

La Fédération insiste pour qu'un représentant des municipalités soit nommé au comité. Si l'on veut instaurer un réseau de transport sûr et rentable, il faut assurer une interaction continue entre les organismes de réglementation fédéraux et provinciaux, les transporteurs et les expéditeurs et les municipalités. Nous devons aux habitants des municipalités de garantir la création d'un réseau de transport efficace, rentable et sûr.

Pour représenter l'intérêt du public, la FCM a continuellement insisté pour que les municipalités soient reconnues dans la loi comme une partie concernée. En fait, la Loi nationale sur les transports reconnaît actuellement le rôle des municipalités à cet égard, ce dont nous nous réjouissons.

En tant que membre du comité directeur qui a contribué à la rédaction du projet de loi C-105, la FCM a eu l'occasion de collaborer avec Transports Canada et d'autres intéressés dans le domaine ferroviaire. À notre avis, comme je l'ai dit ce matin, ce comité a été très précieux dans la mesure où il nous a permis de participer à l'élaboration du projet de loi.

La Loi sur la sécurité ferroviaire proposée offre également la possibilité de prouver que l'industrie ferroviaire et le gouvernement peuvent collaborer à l'amélioration de la sécurité ferroviaire. Nous sommes des détenteurs d'enjeux importants dans ce processus et nous pouvons donner l'avis des localités sur les questions de sécurité.

L'article 50 du projet de loi C-105 propose la constitution d'un comité distinct composé d'au moins trois membres et d'au plus cinq membres nommés par le ministre des Transports en vue d'examiner la Loi sur la

[Texte]

five years. The FCM believes this review will be beneficial; nothing is etched in stone. The Railway Safety Consultative Committee, however, should have input into the review process and public hearings should be provided for under clause 50.

The Chairman: Just before you get to this repeal of the Railway Relocation and Crossing Act, I have looked at it. We got this brief this morning, and you are going through the brief in a little more detail than I thought. We are in your hands to a point, but I think questions and answers can help develop some very real points in your recommendations.

In your relocation, you basically are totally in agreement, or they are in agreement with you. The City of Regina and you are totally against the repeal of Part I of the present bill because of all the public interest aspects of Part I, which gives the municipalities a lot more say, certainly in the City of Regina's opinion and in your opinion too, I gather.

Ms McCallion: That is right.

The Chairman: I must say they made a very cogent and strong case on that issue. I suggest we can get to questions and answers—

Ms McCallion: Very good, I would be glad to.

The Chairman: —because that point has been well made. We have to go clause by clause, but we were very impressed with that and impressed with the way you have described it too. But basically it is the same position: you want Part I there, with all its warts and imperfections.

• 0955

Ms McCallion: Yes, we would like improvements to it though; we really believe it should be reviewed and refined.

The Chairman: I think members may want to ask you on that as to where you think it may be helpful to refine it. That will get us down to the questions and answers better. Everything has been very interesting, and your history and experience of municipal problems with railways is most relevant to what we are doing. But I do think we can get into questions, certainly on that issue anyway.

Ms McCallion: Very good, I would be glad to get into that with you.

The Chairman: Then I think if you can come to your conclusion and then your recommendations, then we can get the questions and answers.

Ms McCallion: Okay, very good.

[Traduction]

sécurité ferroviaire dans les cinq ans qui suivront son entrée en vigueur. La FCM estime que cet examen sera utile, car rien n'est inscrit dans la pierre. Le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, toutefois, devrait participer à cet examen et l'article 50 devrait prévoir la tenue d'audiences publiques.

Le président: Avant que vous ne passiez à l'abrogation de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, je tiens à vous dire que j'ai examiné votre mémoire. Nous l'avons reçu ce matin et vous nous faites une présentation plus détaillée que je ne le pensais. Nous nous en remettons à vous dans une certaine mesure, mais à mon avis, les questions et les réponses pourront nous permettre d'éclaircir des points précis de vos recommandations.

À ce sujet, vous êtes fondamentalement d'accord avec la ville de Regina. Cette dernière et la Fédération s'opposent totalement à l'abrogation de la Partie I du projet de loi, en raison de toutes les questions touchant l'intérêt public visées par la Partie I, qui permet davantage aux municipalités d'avoir leur mot à dire, du moins à votre avis et à celui de la ville de Regina, je suppose.

Mme McCallion: C'est exact.

Le président: Je dois dire que la ville de Regina a avancé des arguments très cohérents et énergiques à ce sujet. Nous pouvons sans doute passer maintenant aux questions et réponses. . .

Mme McCallion: Très bien, je n'y vois aucun inconvénient.

Le président: . . . puisque l'argument a déjà été bien présenté. Nous devons examiner le projet article par article, mais nous avons été très impressionnés par cette présentation et par la façon dont vous avez décrit la situation. Toutefois, votre position est fondamentalement la même: la ville de Regina et vous souhaitez le maintien de la Partie I, avec toutes ses lacunes et ses imperfections.

Mme McCallion: Oui, nous aimerions qu'elle soit améliorée; nous croyons réellement qu'on devrait la réviser et l'améliorer.

Le président: Je crois que les députés aimeraient vous demander quels points devraient être améliorés à votre avis. Cela nous facilitera les questions et réponses. Votre exposé est très intéressant et vos antécédents ainsi que votre expérience des problèmes municipaux avec les chemins de fer sont des plus pertinents. Mais je pense que nous pouvons passer aux questions, du moins certainement à ce sujet.

Mme McCallion: Très bien, je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Si vous voulez bien conclure votre exposé et nous faire part de vos recommandations, nous pourrions ensuite passer aux questions et réponses.

Mme McCallion: Très bien.

[Text]

The Chairman: Generally, a witness has a half an hour to present a case and then we try to get the questions and answers. Some days we have to get out of this room at 11 a.m.; today we do not, but we have another long brief after this. So this is why I think we can have questions and answers.

Ms McCallion: Very good.

Mr. Benjamin: Is there anything new in the consequential amendments that Mrs. McCallion might want to go over with us?

Ms McCallion: Well, the consequential amendments are...

Mr. Tobin: Particularly clause 110.

Mr. Benjamin: I agree that you could skip over the Part I of...

Ms McCallion: Okay, Part I we will skip over, because our position is the same as Regina's—identical.

Mr. Tobin: I was just saying clauses 105 and 110 are of particular interest, at least to me.

Ms McCallion: Clause 105, okay, let us start with clause 105.

The FCM urges the federal government to review all existing... in order to propose further amendments to bring liability limits in line with current costs and realities. For instance, the maximum compensation under section 338 is \$5,000. Clearly today's technical and urban... increase the risk in cost and damages. I mean, where did they get the figure \$5,000 from? Today \$5,000 is petty cash.

The Chairman: C.D. Howe would love you for that; there is no doubt about that. No, that is very good. Clause 110, then.

Ms McCallion: Okay. Clause 110, you know, I am too busy to go out and cut weeds on railway lands as the mayor of the municipality, even though I can take somebody with me to help cut them. We feel that it is kind of outdated.

The Chairman: Well this is the whole reason why we have the bill. There are an awful lot of sections in there that come back and—

Ms McCallion: That is right, so we say that you should refer to the municipality: the corporation has the right to go in and cut the weeds and do whatever has to be done. We have a lot of fun with that.

The Chairman: I think you would be great. I would not envy the weeds.

Ms McCallion: I would have fun. And secondly, I take exception that it would be himself.

[Translation]

Le président: En général, un témoin dispose d'une demi-heure pour faire son exposé avant que nous passions aux questions et réponses. Certains jours, nous devons quitter la salle à 11 heures; ce n'est pas le cas aujourd'hui, mais nous recevons un autre témoin après vous. C'est pourquoi je crois que nous devrions passer aux questions et réponses.

Mme McCallion: Très bien.

M. Benjamin: Y a-t-il quoi que ce soit de nouveau relativement aux modifications corrélatives dont M^{me} McCallion voudrait discuter avec nous?

Mme McCallion: Eh bien, les modifications corrélatives sont...

M. Tobin: L'article 110 en particulier.

M. Benjamin: Je suis d'accord pour que vous sautiez la Partie I de...

Mme McCallion: Très bien, c'est ce que nous ferons, parce que notre position est la même que celle de la ville de Regina. Elle est identique.

M. Tobin: Je disais donc que les articles 105 et 110 m'intéressent particulièrement.

Mme McCallion: L'article 105, très bien. Commençons donc par l'article 105.

La Fédération canadienne des municipalités encourage vivement le gouvernement fédéral à réexaminer tous les... afin de proposer d'autres amendements de sorte que les limites en matière de responsabilité correspondent davantage aux coûts et aux réalités actuels. Par exemple, l'indemnité recouvrable en vertu de l'article 338 ne peut dépasser 5,000\$. Il est clair que les conditions urbaines et techniques d'aujourd'hui... augmentent le risque pour ce qui est des coûts et dommages. Où sont-ils allés chercher ce chiffre de 5,000\$? On ne va pas bien loin aujourd'hui avec 5,000\$.

Le président: C.D. Howe adorerait vous entendre dire cela; cela ne fait aucun doute. Vous avez tout à fait raison. Passons donc à l'article 110.

Mme McCallion: Très bien. Comme vous le savez, en tant que maire de la municipalité, je suis trop occupée pour aller arracher les mauvaises herbes sur les terres de la compagnie ferroviaire, même si je pourrais demander à quelqu'un de venir m'aider. Nous estimons que ce genre d'article est désuet.

Le président: Voilà exactement pourquoi le présent projet de loi a été déposé. Il y a un très grand nombre d'articles qui reviennent et...

Mme McCallion: C'est exact; nous disons donc que vous devriez faire référence à la municipalité: celle-ci a le droit d'aller enlever les herbes et de faire le nécessaire. Cela nous amuse beaucoup.

Le président: Je pense que vous feriez un excellent travail. Je plains les mauvaises herbes.

Mme McCallion: Cela m'amuserait. Deuxièmement, je désapprouve qu'il doive le faire lui-même.

[Texte]

The Chairman: A point well made. But we have some other problems here on that issue.

Ms McCallion: Yes. A consequential amendment that concerns us is the containing provision on the time limitation for rail occupancy at grade separations. You know, it is very important in municipalities, and especially in urban areas, the length of time.

The Chairman: You want to be consulted on the new regulations on this.

Ms McCallion: On the development of new ones, yes. Any new ones we sure want to be consulted on, because that is very serious.

The conclusion is, we endorse the brief. We believe that our recommendations will add something to the Railway Safety Act, increase its effectiveness. And that is it.

The Chairman: Thank you very much. I am going to throw it open to questions. Right off the bat I have Mr. Tobin, Mr. Benjamin, and Mr. Cochrane.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to first of all congratulate the Federation of Canadian Municipalities and Madam McCallion and her colleagues for an excellent brief. It is very precise, obviously well documented and well researched, and by people who probably have more experience and knowledge in this area than most of us sitting around the table.

There are a number of questions I want to put to you, Mrs. McCallion. In particular, just a quick question, you applaud the separation of railway safety from economic regulation as a positive step. It is being transferred now to the Minister of Transport. Some people have expressed a concern that this is a step in the right direction to separate the economic regulators from the safety regulators because of the inherent potential conflict of interest. But is it not still somewhat a conflict of interest to have safety regulation in the office of the Minister when the Minister is in fact at the same time the author of deregulation? Of course there is an inherent conflict between the demands of deregulation—being more competitive, being leaner, being meaner—and the demands of safety. Have you given that any thought?

• 1000

Ms McCallion: That there is conflict?

Mr. Tobin: What I am saying to you is the ministry has authored deregulation which affects all modes of transport except water. Deregulation by definition, one would have to say, means that people have to be more competitive and run a leaner operation, have to be more cost efficient. Of course, one of the most expensive costs of any transportation operation is training, maintenance and safety, not the up-front putting of fuel into the engines.

Do you have any concern that there is an inherent conflict between the Minister on the one hand as the author of deregulation, trying to bring that to fruition in

[Traduction]

Le président: Vous avez tout à fait raison. Mais nous avons d'autres problèmes ici à ce sujet.

Mme McCallion: Oui. La disposition concernant la limite de temps d'occupation de la voie ferrée aux sauts-de-mouton est une modification corrélative qui nous préoccupe. Comme vous le savez, cette limite de temps est très importante dans les municipalités, particulièrement dans les régions urbaines.

Le président: Vous voulez être consultés au sujet du nouveau règlement.

Mme McCallion: Oui, lorsque le nouveau règlement sera élaboré. Nous voulons certainement être consultés à ce sujet, car c'est une question très importante.

En conclusion, nous appuyons le projet de loi. Nous estimons que les recommandations que nous proposons amélioreront la Loi sur la sécurité ferroviaire, qu'elles la rendront plus efficace.

Le président: Merci beaucoup. Nous allons donc maintenant passer aux questions. M. Tobin, M. Benjamin et M. Cochrane.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais d'abord féliciter la Fédération canadienne des municipalités ainsi que M^{me} McCallion et ses collègues pour cet excellent mémoire. Il est très précis, extrêmement bien documenté et il a été préparé par des personnes qui ont sans doute plus d'expérience et de connaissances dans ce domaine que la plupart d'entre nous qui sont ici à cette table.

J'ai quelques questions à vous poser, madame McCallion. D'abord, vous considérez le fait que l'on sépare la sécurité ferroviaire de la réglementation économique comme étant une mesure positive. Cette question relèvera dorénavant du ministre des Transports. Certaines personnes craignent qu'il ne s'agisse pas d'un pas dans la bonne direction étant donné la possibilité de conflits d'intérêts. N'y a-t-il pas un certain conflit d'intérêts si la réglementation en matière de sécurité relève du ministre qui est en même temps l'auteur de la déréglementation? Il y a évidemment un conflit inhérent entre les exigences de la déréglementation—une plus grande compétitivité, rationalisation des coûts et des effectifs—et les exigences de la sécurité. Y avez-vous songé?

Mme McCallion: Qu'il y avait conflit?

M. Tobin: Ce que je veux dire, c'est que le ministère est l'auteur de la déréglementation qui affecte tous les moyens de transport, sauf le transport par eau. La déréglementation, de par sa définition, signifie qu'une entreprise doit être davantage concurrentielle et plus rentable. Évidemment, l'un des coûts les plus élevés de toute entreprise de transport est la formation, l'entretien et la sécurité, non pas le coût du carburant.

Le fait qu'il y ait conflit inhérent entre le ministre qui d'un côté est l'auteur de la déréglementation et qui essaie de la concrétiser au Canada avec tout ce que cela

[Text]

Canada and all that implies, but on the other hand being responsible for safety regulations? He wears two hats.

Ms McCallion: I do not think so, because both can work hand in hand. I do not think you have to be unsafe to be efficient; I really do not. In the business world you cannot afford to be unsafe, but you still have to make sure the bottom line comes through. I can tell you that it can be very costly to be unsafe. It is not very economic.

Mr. Tobin: That is true; nevertheless, in the airline industry in the United States it did not stop them from dropping their safety margins quite dramatically. Anyway, we have heard your opinion on that and we appreciate it, Mrs. McCallion.

Ms McCallion: That is my opinion from the private sector point of view, as well.

Mr. Tobin: On clause 24, regulations regarding use of adjacent lands, you say that the way the bill is currently drafted there is practically no limit. You are asking for some consultation with the municipalities, which is quite reasonable and appropriate. Are you asking specifically for amendments to clause 24, or are you merely using the opportunity of appearing before the committee to flag this concern that there be a consultative process?

Ms McCallion: First of all, David advised us, as a member of the committee, that in his opinion the way that clause reads is unlimited. It gives unlimited powers in which municipalities would not know exactly what was going to happen. When regulations are handed down by the provincial government—because we are children of the provinces—there are usually guidelines that say that within so many feet of something you should be warned or take cognizance of or register on deed, or whatever. In David's opinion—and so it looks—it is unlimited.

As for the 200 we picked, it would be fair to admit that we sort of picked it out of mid air, and that is why we say that we should be consulted.

I would think—and I would want to express a personal opinion on this, with three rail lines running through the municipality—that in certain instances... I guess if it is residential development then you would want certain controls. If it was industrial-commercial then you might want others. So there has to be some flexibility, and that is why we believe the consultative process should take place.

Mr. Tobin: Just to be clear, as we look at doing amendments to the bill, you are not asking for an amendment to clause 24 that would limit the effect. . . ?

Ms McCallion: Yes, we are.

[Translation]

implique et, d'un autre côté, qui est responsable des règlements en matière de sécurité vous préoccupe-t-il? Il a deux rôles.

Mme McCallion: Je ne pense pas, parce que les deux peuvent aller de pair. Je ne pense pas que l'efficacité élimine nécessairement la sécurité; je ne le pense réellement pas. Dans le monde des affaires, on ne peut se permettre de négliger la sécurité, car je vous assure que cela pourrait coûter très cher. Ce n'est pas très économique.

M. Tobin: C'est vrai, cependant, cela n'a pas empêché les compagnies aériennes aux États-Unis de réduire leur marge de sécurité de façon considérable. Quoi qu'il en soit, vous nous avez dit ce que vous en pensiez, et nous vous en remercions, madame McCallion.

Mme McCallion: C'est également mon opinion du point de vue du secteur privé.

M. Tobin: En ce qui concerne l'article 24, les règlements concernant l'utilisation des terrains contigus, vous dites que de la façon dont le projet de loi est actuellement rédigé, il n'y a pratiquement aucune limite. Vous demandez que les municipalités soient consultées, ce qui est tout à fait raisonnable et justifié. Demandez-vous spécifiquement que l'article 24 soit amendé, ou profitez-vous tout simplement de l'occasion qui vous est donnée de comparaître devant le Comité pour nous faire savoir que vous aimeriez qu'il y ait un processus de consultation?

Mme McCallion: D'abord, en tant que membre du Comité, David nous a dit qu'à son avis, cet article, tel qu'il est actuellement rédigé, donne des pouvoirs illimités de sorte que les municipalités ne sauraient pas exactement ce qui pourrait arriver. Lorsque le gouvernement provincial adopte un règlement—parce que nous relevons des provinces—il y a habituellement des lignes directrices disant que à moins de tant de pieds de quelque chose, on devrait être averti, ou en prendre connaissance, ect. Selon David, il semble que ces pouvoirs soient illimités.

Pour ce qui est du chiffre de 200 pieds que nous avons choisi, nous devons admettre que nous l'avons choisi au hasard et c'est pourquoi nous disons que nous devrions être consultés.

Je croirais—et je veux donner mon opinion personnelle à ce sujet, puisqu'il y a trois voies ferrées qui traversent ma municipalité—que dans certains cas... S'il s'agit d'un quartier résidentiel, alors certains contrôles seraient nécessaires. S'il s'agit d'un secteur industriel ou commercial, alors certains autres seraient souhaitables. Il doit donc y avoir une certaine souplesse, et c'est pourquoi nous estimons qu'il devrait y avoir un processus de consultation.

M. Tobin: Comme nous envisageons des amendements éventuels au projet de loi, pouvez-vous me préciser si vous demandez un amendement à l'article 24 afin de limiter. . . ?

Mme McCallion: Oui, c'est ce que nous voulons.

[Texte]

Ms Betty Toporowski (Vice-Chairman, Standing Committee on National Transportation, Federation of Canadian Municipalities): We are asking for a very specific distance from the track to be identified as to where that clause applies.

Mr. Tobin: And with exceptions provided for? Okay.

Ms Toporowski: Our recommendation is that it be 60 metres or 200 feet. We would expect that would be part of an amendment to the legislation, or at least incorporated in the regulations. The terminology of that clause is extremely broad.

Mr. Tobin: Yes.

Ms Toporowski: Municipalities deal with land use and zoning, and the interpretation by transportation lawyers we have consulted is that it could apply to almost anything. Therefore, we respect the fact that the railways have to be kept safe, that if there is a mine or if there is a water drainage course or something to that effect, then yes, particularly if you expect a railway to address an industrial plant or a large industrial site where you have a number of businesses. Two hundred feet is a long way from a railway, and that is considerably generous. But there must be some definition, whether it is in the bill as an amendment or in the regulations, of the distance.

• 1005

There should also be a process where when it is going to be applied, when the railway wants to have some input as to the use that takes place on that strip, the municipality should be consulted. You do the same thing in relation to airports. In airports there is some interaction of the use of the land adjoining an airport, and that involves municipal consultation, and we would like that same provision.

Mr. Tobin: I share your view. I just wanted to be clear that you wanted an amendment written in versus an expression of goodwill coming back from the government.

Ms McCallion: Yes, we want an amendment written in. But we want to emphasize that the 200 is not in my opinion, and we discussed this in the committee, a magic figure. In some instances, for example the Mississauga derailment, part of that tank car went 2,000 feet, and if it had landed in the residential zone it would have killed quite a few people. I do not think 200 is any magic solution.

Mr. Tobin: So you are open to further discussion, but you want definitions written in.

[Traduction]

Mme Betty Toporowski (vice-présidente, Comité permanent du transport national, Fédération canadienne des municipalités): Nous voulons que l'on précise à quelle distance de la voie s'appliquerait cet article.

M. Tobin: En prévoyant certaines exceptions? Très bien.

Mme Toporowski: Nous recommandons que cette distance soit de 60 mètres ou 200 pieds. Cela pourrait faire partie d'un amendement au projet de loi, ou être tout au moins incorporé au règlement. Le sens de cet article est extrêmement large.

M. Tobin: Oui.

Mme Toporowski: Les municipalités s'occupent d'utilisation des terres et de zonage, et d'après les avocats spécialistes des transports que nous avons consultés, cela pourrait s'appliquer à pratiquement n'importe quoi. Par conséquent, nous respectons le fait que les chemins de fer doivent être sûrs, que s'il y a une mine ou un réseau de drainage ou autre chose du genre, alors oui, particulièrement si l'on s'attend à ce qu'un chemin de fer desserve une usine industrielle ou un site industriel important où se trouvent un certain nombre d'entreprises. Une distance de 200 pieds d'un chemin de fer est très généreuse. Mais la distance doit être définie, soit dans le projet de loi grâce à un amendement, ou dans le règlement.

Lorsqu'une compagnie ferroviaire veut avoir son mot à dire quant à l'emploi de terrains contigus, il faudrait prévoir un processus de consultation avec la municipalité. C'est justement ce qui se fait déjà dans le cas des aéroports. Dans le cas de ces derniers, il y a toujours une certaine interaction en ce qui concerne l'emploi des terrains contigus à un aéroport, et cela nécessite la consultation des municipalités; nous voudrions que le même genre de dispositions soit incorporé dans ce projet de loi.

M. Tobin: Je partage votre opinion à cet égard. Je voulais simplement m'assurer que c'est bien un amendement que vous cherchez, et non pas simplement une déclaration de bonne volonté de la part du gouvernement.

Mme McCallion: Oui, nous demandons que cet article soit modifié. Mais nous tenons à vous faire remarquer que pour nous—et nous en avons d'ailleurs discuté en comité—ce chiffre de 200 pieds n'est pas un chiffre magique. Dans certains cas—par exemple, dans le cas du déraillement de train à Mississauga, une partie du wagon-citerne a été retrouvée à 2,000 pieds du lieu de l'accident, et si elle avait atterri dans une zone résidentielle, il y aurait eu beaucoup de morts. Pour moi, une limite de 200 pieds n'est vraiment pas idéale.

M. Tobin: Vous êtes donc prêts à en discuter davantage, mais vous tenez à ce que cela soit défini dans le projet de loi.

[Text]

Ms McCallion: We want further discussion on it. In my opinion, 200 is very questionable.

Mr. Tobin: Section 44, the Railway Safety Consultative Committee, you made it very clear that the Federation of Canadian Municipalities ought to have a representative on that committee. The Parliamentary Secretary, in previous discussions around the table, has indicated that the Minister, under section 44, has a number of appointments he can make, and he said, more or less, that perhaps the Minister can use one of those slots he has to appoint somebody from the Federation of Canadian Municipalities, or somebody from M-TRAC, or whatever the case might be. Is that sufficiently comforting to you, or do you want the Federation of Canadian Municipalities spelled out, just as the position of the railways, and indeed the position for labour, is spelled out?

Ms McCallion: We want it spelled out. We believe we should be entitled to that recognition. I do not think we should be dependent on a Minister, as much as I have confidence in him or her. I am sure they would not overlook municipalities, but they certainly have in the past, and so I am insistent, and so is the FCM—and I can assure you we are very insistent—that we be recognized. The rail lines run through municipalities; the accidents happen in municipalities. I use the comparison that it does not happen in the House of Commons or the legislatures of the provinces, they happen in the municipalities, and I think it is extremely important that we be recognized, designated right in the bill, as a responsible organization that represents a large percentage of the population across Canada. We do not want to be subject to a change of government.

The Chairman: We do not want to be either.

Mr. Tobin: I would like to conclude by saying that I could not agree with you more that we want to write it into the bill, but I certainly hope you are subjected to a change of government. Thank you.

The Chairman: I had better not touch that. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mrs. McCallion, welcome to you and your colleagues. To follow up further on Mr. Tobin's question, where there is a conflict—a safety measure is proposed, a regulation to be implemented applying to the railroads and the costs are fairly heavy to implement any certain safety measure as the economy of it is not there—the railroads go to the regulators and say if you insist on enforcing that new regulation, the economic regulation governing our operations there, freight traffic, whatever, are placed in severe jeopardy. That conflict as between the economic regulation and the safety regulation has always been there, and always will be, I suppose. Do you think there should be something in the legislation that where there is such a conflict between an economic regulation

[Translation]

Mme McCallion: Oui, nous voulons qu'on en discute encore. Quant à moi, je me pose beaucoup de questions sur le choix de cette limite.

M. Tobin: En ce qui concerne l'article 44 qui porte sur le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, vous avez dit très clairement que la Fédération canadienne des municipalités considère qu'un de ses représentants devrait siéger à ce comité. Lors de discussions antérieures avec le secrétaire parlementaire, il a indiqué que le ministre peut, conformément à l'article 44, nommer plusieurs personnes, et qu'il pourrait peut-être justement nommer un représentant de la Fédération canadienne des municipalités ou de M-TRAC, par exemple. Est-ce que cela vous suffit, ou préférez-vous qu'on précise dans cet article que l'un des membres de ce comité sera un représentant de la Fédération canadienne des municipalités, tout comme l'on précise le nombre de représentants des chemins de fer et des syndicats?

Mme McCallion: Oui, nous tenons à ce que ce soit précisé dans le projet de loi. Nous croyons avoir le droit de siéger à ce comité. Je ne pense pas qu'on devrait avoir à dépendre de la bonne volonté d'un ministre, aussi digne de confiance soit-il. Je suis sûre qu'on ne va pas oublier les municipalités, mais on l'a fait par le passé, et voilà pourquoi j'insiste, et la FCM aussi—très vivement, d'ailleurs, je vous l'assure—pour qu'on reconnaisse notre participation. Les lignes de chemin de fer passent dans les municipalités, et les accidents se produisent dans les municipalités. Ce n'est pas à la Chambre des communes ni dans les assemblées provinciales qu'ils se produisent, mais dans les municipalités, et voilà pourquoi il est si important qu'on précise dans ce projet de loi qu'un membre de notre fédération, qui est un organisme responsable représentant une très grande proportion des Canadiens, siège à ce comité. Nous ne voulons pas être les victimes d'un changement de gouvernement.

Le président: Nous non plus.

M. Tobin: J'aimerais conclure en vous disant que je suis entièrement d'accord avec vous sur ce qu'il faut incorporer au projet de loi, mais j'espère de tout mon cœur qu'il y aura un changement de gouvernement. Merci.

Le président: Je pense que je ferais mieux de me taire. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Madame McCallion, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue ainsi qu'à vos collègues. Ma question rejoint un peu celle de M. Tobin, et c'est celle-ci: Lorsqu'il y a un conflit—c'est-à-dire qu'on impose aux chemins de fer l'application d'une mesure de sécurité ou d'un règlement qui nécessite l'engagement d'une somme très importante, et c'est presque toujours le cas—les chemins de fer s'adressent aux organismes de réglementation en leur disant: Si vous insistez pour qu'on applique ce nouveau règlement, il y a de très fortes chances pour qu'on ne puisse plus respecter les règlements d'ordre budgétaire qui régissent les opérations, qu'il s'agisse du transport des marchandises ou d'autres choses. Il y a toujours eu ce conflit entre la rentabilité et

[Texte]

and a safety regulation it should be that the priority goes to the safety regulation?

• 1010

Ms McCallion: I guess we are faced with that constantly. Has the safety regulation been thoroughly analysed and reviewed? Has it been duly evaluated? If it is duly evaluated, if it is a high cost to the operation of whatever it is, you have to weigh both ends of it. I would think it is a case of looking very carefully at it.

I can see where the Minister would be faced with implementing a very thorough evaluation of the safety measure requested and the economic cost of it. Railways in the past—and not just railways, but road transportation, etc.—and the transportation of dangerous goods regulations. . . That came up constantly, the economic impact of what we are requesting. I think you have to do your homework, and the Minister would have to do his homework on it in evaluating the safety and the economics.

For a politician to say safety does not come first. . . I think you should head for the hills. It is only natural that safety should. But I would hope the safety request would be thoroughly analysed and weighed from all points of view, because in my opinion some ridiculous safety requirements are made.

Ms Toporowski: I think we should stress for the benefit of the committee that what we do not want to see is traffic moving from the railways to the road. We make that point in our brief. It is very important to us that the safety regulations of the railroads and the economic balance you have to meet do not force the traffic to travel by truck. If that were the case. . . the municipalities agree that truck transport is something we deal far less effectively with and increases the risk to people across the country. We do not want to see that. We do want to see safety on the rail, but we do agree the transport of goods by rail is generally speaking far safer than dispersing that traffic to the roads.

Ms McCallion: We have a grave concern about certain movements to try to get dangerous goods off the rails and put them on the roads. We are not in any position, as municipalities, to regulate in the province of Ontario—in the province of Alberta they can—the routes of dangerous goods through the municipalities. We do not have that right in Ontario and other provinces. So we would have a

[Traduction]

la sécurité, et je suppose qu'il existera toujours. Pensez-vous qu'on devrait préciser dans ce projet de loi que lorsqu'il y a ce genre de conflit, la sécurité doit toujours primer?

Mme McCallion: Je suppose que nous sommes toujours aux prises avec ce genre de conflit. Mais il faut savoir si l'on a bien analysé et évalué les règlements en matière de sécurité. Si c'est le cas, et si l'application de ces règlements coûterait très cher, à ce moment-là, il faut peser le pour et le contre. Il me semble qu'une analyse approfondie s'impose.

Je peux très bien comprendre que le ministre ressente le besoin de faire une évaluation approfondie des mesures de sécurité demandées et de leur coût. Par le passé, les chemins de fer—et non seulement les chemins de fer, mais les compagnies de transport routier, etc.—et il y a également la question du transport des marchandises dangereuses. . . Je peux vous dire que la question des coûts revenait constamment sur le tapis. Il me semble que c'est une question d'analyse et d'évaluation, et c'est sûr que le ministre serait obligé de faire ce genre d'analyse dans le cadre de toute évaluation d'une mesure de sécurité et de son coût.

Mais si un homme politique déclarait que la sécurité ne devrait pas primer. . . eh bien, il me semble qu'il ferait mieux de se sauver. Il est tout à fait naturel que la sécurité prime. Mais j'ose espérer également que toute mesure de sécurité proposée ferait l'objet d'une analyse approfondie, car selon moi, certains règlements de sécurité sont vraiment ridicules.

Mme Toporowski: Je pense qu'il convient également de signaler aux membres du Comité que nous ne voulons absolument pas voir un déplacement du trafic vers les autoroutes. Nous insistons là-dessus dans notre mémoire, d'ailleurs. Pour nous, c'est absolument essentiel que les règlements de sécurité et les critères de rentabilité que doivent respecter les chemins de fer ne causent pas un déplacement du trafic vers les autoroutes, trafic qui serait pris en charge par les compagnies de transport routier. Si cela devait se produire. . . je pense que les municipalités conviennent qu'il est plus difficile de contrôler efficacement le transport routier et, par conséquent, les risques sont beaucoup plus importants pour tous les Canadiens. C'est quelque chose que nous voulons éviter. Nous voulons évidemment que les chemins de fer soient tenus de respecter certains règlements de sécurité, mais nous sommes convaincus que le transport des marchandises par chemin de fer est généralement beaucoup plus sûr.

Mme McCallion: Nous nous inquiétons beaucoup justement des efforts de certains pour que les marchandises dangereuses soient transportées non par chemin de fer, mais par la route. Dans la province d'Ontario—c'est différent dans la province d'Alberta—les municipalités n'ont aucun pouvoir de réglementation sur les itinéraires tracés pour le transport des marchandises

[Text]

grave concern about any safety measure or relocation of lines and whatever that is not weighed heavily as to what happens to the transportation of dangerous goods, especially, through the municipalities. It has to be thoroughly done, and I had hoped it would be.

Mr. Benjamin: I agree with you, and I am certain any Minister of any government would carefully weigh the economics versus the safety requirements and then make a value judgment. But for years the railroads complained that things such as hot-box detectors, dragging equipment sensors, keeping rights of way clean of weeds, and maintaining right-of-way fences were too expensive. That was always their excuse. It took a Mississauga and a MacGregor to make them damn well do it, no matter what the economics of it were.

That is why I am wondering if you do not think there should be some kind of provision that says to the Minister of the day that where this conflict exists, and after carefully weighing both sides, all things being relatively equal, the priority shall go to safety.

Ms McCallion: David has just pointed out to me clause 6:

The Minister may enter into agreements with the Agency. . .

(b) providing for procedures to be followed by the Department and the Agency in the event that conflicting interests arise between them during their activities with respect to such matters. . .

So I think they recognize what you are saying and that there must be some mechanism to deal with the conflicting—

• 1015

Mr. Benjamin: Yes, but I wonder whether it should not be strengthened by saying that after evaluation, priority shall go to safety over economic considerations.

Ms McCallion: In my opinion that is a motherhood statement. If it did not, I would really be surprised. That is what I am faced with every day, of deciding safety versus economics.

Mr. Benjamin: I think it still leaves room there for the railroads to continue to drag their feet.

Ms McCallion: Well, I want to say this about the railroads. I have to say it. In my experience, as the federation's representative on the Minister's advisory committee on the transportation of dangerous goods, the railways have made far more progress than we have made on road transportation—far more progress.

[Translation]

dangereuses à travers les municipalités. En Ontario et dans d'autres provinces, nous n'avons pas ce droit. Voilà pourquoi nous nous inquiétons tant de la possibilité qu'on n'analyse pas suffisamment toute mesure de sécurité ou tout projet de déplacement des lignes de chemin de fer du point de vue de ses conséquences pour le transport des marchandises dangereuses à travers les municipalités, surtout. Il faut absolument que ce genre de choses fasse l'objet d'une analyse rigoureuse, et j'osais espérer que ce serait le cas.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec vous, et je suis certain qu'un ministre, quel que soit le parti au pouvoir, évaluerait très soigneusement les aspects sécurité et rentabilité avant de porter un jugement là-dessus. Mais pendant des années, les chemins de fer se sont plaints du coût excessif de détecteurs de boîte chaude, des détecteurs d'appareillage trainant, du désherbage de l'emprise et de l'entretien des barrières. Ils ont toujours prétendu que ça leur coûtait trop cher. Il a fallu les accidents de Mississauga et de MacGregor pour qu'ils le fassent, quel que soit le coût.

C'est pourquoi je me demande si vous ne pensez pas qu'on devrait prévoir que le ministre, après avoir bien pesé le pour et le contre face à ce genre de conflit, et si les inconvénients et les avantages sont plus ou moins égaux, donne la priorité à la sécurité.

Mme McCallion: David vient de me signaler que l'article 6 prévoit que:

«Le ministre peut conclure avec l'Office un accord prévoyant la coordination. . . et fixant les modalités de règlement des situations de conflit pouvant en découler. . .»

Donc, je pense qu'on reconnaît déjà le bien-fondé de ce que vous dites, et la nécessité d'avoir un mécanisme quelconque pour régler les situations de conflit. . .

M. Benjamin: Oui, mais je me demande si l'on ne devrait pas le renforcer encore, et prévoir qu'après évaluation, la sécurité prime sur les considérations d'ordre purement économique.

Mme McCallion: Selon moi, ce genre de déclaration de principe est tout à fait inutile. Je serais très surprise si l'inverse se produisait. Et je fais tous les jours face à ce genre de conflit entre la sécurité et la rentabilité.

M. Benjamin: Je crois que le libellé actuel permettra aux chemins de fer de faire traîner les choses.

Mme McCallion: Eh bien, je voudrais vous faire une observation au sujet des chemins de fer. Il faut que je vous dise cela. D'après mon expérience, et je suis la représentante de la Fédération au sein du comité consultatif du ministre sur le transport des marchandises dangereuses, les chemins de fer ont fait beaucoup plus de

[Texte]

The Chairman: I want to add to that interjection because of what Madam Toporowski mentioned. I gather the drift of your evidence is that really the railways, with all the history and the changes, as far as dangerous goods are concerned, you feel a little more comfortable with all the potential problems than with burdensome regulations or laws that would force more things out of the railways onto the roads.

Ms McCallion: We are very opposed to forcing more dangerous goods on roads, very opposed to it.

Mr. Benjamin: You will not get any argument on that from this committee.

On the UTAP, you are calling for a renewal of what was in place before. Do you not think that formula is somewhat out of date? One of the very few grade separations that was done in this country was completed in Regina five or six years ago. It was a six-lane roadway underneath a CPR main line double track, and it came to over \$11 million to build. You know, 80% of the first \$1.25 million does not amount to very much nowadays with the cost of grade separations. I am surprised that you are being that, shall I say, compliant with some costings that are substantially out of date. I do not know of any place where you are going to get a half-decent grade separation for \$5 million or \$7 million or \$8 million nowadays.

Ms McCallion: I agree with you, but with our success in asking for more money from the federal government, the municipalities—it has not been very good. You will notice that our brief asks for the inflation factor to be taken into account since 1974, which has not been done. I think if we could get that, we would be happy. What we are concerned about is that it reduces it; so to ask for more than what we were getting, we feel we have no a hope, if you really want to know.

Mr. Benjamin: Well it never hurts to ask.

Ms McCallion: Usually that gives them a reason to say no, and I do not like that.

The Chairman: I must say, Mr. Benjamin, I think there are some pearls of wisdom that some people around this table could follow as a precedent in many fields.

Mr. Benjamin: Well, with the way the costs are now, it becomes a real handicap on the small municipality. The City of New Westminster, which is in the middle of a massive metropolitan area, is only 40,000 people. The City of New Westminster cannot finance the portion they need under the present formula of grade separations, so there

[Traduction]

progrès que nous du côté du transport routier—beaucoup plus de progrès.

Le président: J'aimerais intervenir, étant donné ce qu'a dit M^{me} Toporowski: si je comprends bien votre témoignage, pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses, vous pensez qu'il vaut mieux accepter la possibilité de problèmes vis-à-vis des chemins de fer, étant donné leur passé et tous les changements qui ont eu lieu, plutôt que de leur imposer des règlements trop onéreux qui auront pour effet d'augmenter le trafic routier.

Mme McCallion: Oui, nous nous opposons catégoriquement à un accroissement du transport des marchandises dangereuses par la route.

M. Benjamin: Je pense qu'aucun membre du Comité ne va contester le bien-fondé de votre opinion là-dessus.

Pour ce qui est du PATU, vous demandez la réapplication de la formule précédente. Ne pensez-vous pas que cette formule est un peu désuète? L'un des rares sauts-de-mouton construits au Canada a été terminé à Regina il y a cinq ou six ans. Il s'agissait d'une route de six voies sous une voie principale double du CPR, et cela a coûté plus de 11 millions de dollars. Vous le savez aussi bien que moi que 80 p. 100 des premiers 1,25 million de dollars ne représentent pas grand-chose aujourd'hui étant donné le coût des sauts-de-mouton. Je suis très surpris de voir que vous acceptiez aussi facilement des barèmes qui me paraissent très désuets. Je ne pense pas qu'il soit possible aujourd'hui de construire un saut-de-mouton acceptable pour cinq, sept ou même huit millions de dollars.

Mme McCallion: Oui, j'accepte ce que vous dites, mais étant donné le taux de réussite des municipalités quand il s'agit d'obtenir des fonds du gouvernement fédéral—disons qu'il n'a pas été très élevé. Vous constaterez que notre mémoire demande qu'on tienne compte du taux d'inflation, ce qui n'a pas été fait depuis 1974. Nous serions très satisfaits si l'on acceptait cela. Ce qui nous inquiète, c'est que cela ait pour effet de la réduire; alors, il nous semble que nous n'avons pas le moindre espoir d'obtenir plus de fonds que nous n'en recevons déjà, pour vous parler très sincèrement.

M. Benjamin: Mais on peut toujours demander.

Mme McCallion: Mais cela leur donne la possibilité de refuser, et je n'aime pas cela.

Le président: Je dois dire, monsieur Benjamin, que certaines personnes autour de cette table pourraient sans doute apprendre beaucoup de choses s'ils suivaient vos conseils.

M. Benjamin: Eh bien, étant donné le coût de ces travaux, c'est vraiment difficile pour les petites municipalités. La ville de New Westminster, qui est située en plein milieu d'une grande zone métropolitaine, ne compte que 40,000 habitants. La ville de New Westminster ne peut pas supporter sa part des coûts des sauts-de-

[Text]

has to be more money from the federal government no matter who is in power and whether they like it or not.

Ms McCallion: Well we agree with you.

Ms Toporowski: You are bringing up the City of New Westminster, which I know reasonably well. The point is that with the reduction in the formula in the railway safety bill from a maximum of 80% to 50%, the place you are attacking more than anything is the small communities across this country. Every year you set an annual budget and that limits your total commitment. By reducing the formula you reduce your ability to be flexible and address those items and those locations across the country where the national interest is such that the grade separation or the relocation is required, yet the small community has no budget to address that problem. If you go from 80% to 50%, it is not on your contribution as such, it is just on your maximum, which is your flexibility. You may give 50% even if the formula says a maximum of 80%, but when you say a maximum of 50% you are saying no to all the small towns across this country. That is what you are saying.

• 1020

Mr. Benjamin: In other words, in small municipalities it is not going to apply for a grade separation.

Ms Toporowski: It will cost money to large municipalities, but it may not necessarily mean no.

The Chairman: The history has been that it is up to 80% and the reality has fallen somewhere around 50%, and that is where—

Ms Toporowski: But it has allowed you the discretion. The formula should continue to allow the agency the discretion.

The Chairman: And from a straight political point of view in the generic sense of the word, let alone at this particular season, I would think it might be when we get in clause-by-clause the committee may want to put back the old percentage, even though the reality may be something else.

Ms Toporowski: Well at least allow yourself the discretion by changing the formula. Now, the FCM has supported for a number of years that the current formula under the RRCA is inadequate, even though it says up to a maximum of 80%, because the UTAP formula is somewhat more generous. We have also said that annually you have not provided sufficient funds, and we continue to say that in this brief because we believe that. But to step as far backward as the Railway Safety Act goes, to not

[Translation]

mouton, selon la formule actuelle; il faut donc que le gouvernement fédéral, quel que soit le parti au pouvoir, leur donne plus d'argent; un point c'est tout.

Mme McCallion: Nous sommes tout à fait d'accord avec vous.

Mme Toporowski: Vous venez de parler de la ville de New Westminster, que je connais assez bien. Ce qu'il importe de retenir dans cette discussion, c'est qu'avec la réduction du maximum de 80 p. 100 et 50 p. 100 dans ce projet de loi, ce sont les petites collectivités au Canada qui vont en souffrir le plus. Chaque année, on établit un budget annuel qui impose certaines restrictions quant aux fonds qu'on peut engager. En réduisant le maximum de cette formule, vous réduisez également votre marge de manoeuvre, de sorte que vous n'êtes plus en mesure de faire des travaux là où l'intérêt national exigerait la construction d'un saut-de-mouton ou le déplacement de lignes de chemin de fer, et que la collectivité elle-même n'a pas les moyens de faire faire ces travaux. Il faut se rappeler que cette réduction ne s'applique pas à la contribution en tant que telle, mais au maximum qu'on pourra accorder—ce qui réduit votre souplesse. Si le maximum reste à 80 p. 100, vous pouvez toujours décider de ne payer que 50 p. 100 des frais, mais si vous réduisez le maximum à 50 p. 100, tout de suite vous dites non à toutes les petites villes au Canada. Voilà l'effet d'une telle mesure.

M. Benjamin: Autrement dit, les petites municipalités ne vont pas demander la construction d'un saut-de-mouton.

Mme Toporowski: C'est sûr que cela coûtera cher aux grandes municipalités, mais elles pourront toujours envisager de le faire.

Le président: Mais par le passé, même si le maximum était de 80 p. 100, on payait en règle générale environ 50 p. 100 des frais. . .

Mme Toporowski: Oui, mais au moins vous aviez une certaine souplesse. La formule appliquée devrait maintenir la marge de manoeuvre de l'office.

Le président: Du point de vue politique—et là je ne parle pas d'un parti en particulier, surtout pas maintenant—il se peut que le Comité, au moment de faire l'examen article par article du projet de loi, décide de rétablir l'ancien pourcentage, même si la réalité est tout autre.

Mme Toporowski: Oui, mais laissez-vous au moins une certaine marge de manoeuvre. Depuis bon nombre d'années, la FCM prétend que la formule actuellement prévue par la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer est insuffisante, même si elle prévoit un maximum de 80 p. 100; la formule du PATU est un peu plus généreuse. Nous prétendons également que vous ne nous affectez pas suffisamment de fonds sur une base annuelle, et nous continuons à le dire,

[Texte]

mention relocations, to reduce the formula, you should understand who you are hitting hardest.

The Chairman: I think we do.

Mr. Benjamin: I would like you to tell me, Mrs. McCallion, the whole area under section 110, it started back in the middle and late 1960s. The railroads got acquiescence out of municipalities to quit spraying weeds, remove right-of-way fences, and so forth, and the municipalities invariably agreed, so that the right-of-way fences have almost totally disappeared. But I take it in Ontario you still have authority—and I presume in other provinces too—the municipality has the authority to move in and damn well do it for them and send them the bill. Is that your practice?

Ms McCallion: In Ontario?

Mr. Benjamin: Yes. Do you have that authority or right, if they refuse to spray the weeds and clean up the place and it is a mess, if they refuse to put up a right-of-way fence. . .?

Ms McCallion: No. I guess we can go in and cut them, as we do in Ontario. We have the Weed Control Act, which allows us to cut the weeds, and if not paid for, attach it to the tax bill.

Mr. Benjamin: Then you bill them for it directly or indirectly.

Ms McCallion: That is right.

Mr. Benjamin: When you say 200 feet, do you mean on each side of the track, or altogether?

Ms McCallion: Each side of the track.

Mr. Benjamin: So you have a 120-metre right of way.

Ms McCallion: Yes.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Thank you for the presentation, your worship. I think it is a pretty good summary of the FCM's support for most parts of the bill. I guess there are some parts we have problems with.

You have no trouble with the 80% then that is still assigned to crossings and improving the crossings. It is the reality of saying 50% with regard to the grade separation. Have any of your municipal partners indicated in the last 10 years or 5 years that they got more than 50%?

[Traduction]

puisque nous en sommes fermement convaincus. Mais prendre une mesure aussi rétrograde que celle que propose la Loi sur la sécurité ferroviaire—c'est-à-dire non seulement réduire la formule, mais ne pas mentionner les déplacements, eh bien, il faut absolument que vous compreniez qui vont être les victimes de ces changements.

Le président: Je pense que nous le savons maintenant.

M. Benjamin: Quant à l'article 110, je pense, madame McCallion, que tout cela a commencé au milieu des années 60, n'est-ce pas? Je pense que les chemins de fer ont réussi à faire accepter par les municipalités qu'elles ne s'occupent plus du désherbage et qu'elles enlèvent les barrières près de la voie, etc., de sorte que la grande majorité de ces barrières ont disparu. Mais je crois comprendre que vous, en Ontario, avez encore le pouvoir—et ce pouvoir existe peut-être dans d'autres provinces également—c'est-à-dire que la municipalité a le pouvoir de faire ce travail pour la compagnie de chemin de fer et de lui envoyer la facture. Est-ce ce que vous faites?

Mme McCallion: En Ontario?

M. Benjamin: Oui. Si la compagnie refuse d'enlever les mauvaises herbes ou si elle refuse de construire une barrière près de la voie, est-ce que vous avez le pouvoir. . .?

Mme McCallion: Non. Je pense qu'on peut enlever les mauvaises herbes, comme on le fait en Ontario. En vertu de la Loi sur la destruction des mauvaises herbes, nous pouvons faire du désherbage, et si l'on ne veut pas payer les frais de ce service, on peut les incorporer dans les impôts.

M. Benjamin: C'est-à-dire que vous lui faites payer ce service soit directement, soit indirectement.

Mme McCallion: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Quand vous parlez de 200 pieds, voulez-vous dire de chaque côté de la voie, ou en tout?

Mme McCallion: De chaque côté de la voie.

M. Benjamin: Vous avez donc une emprise de 120 mètres.

Mme McCallion: Oui.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Merci beaucoup pour votre mémoire, madame le maire. Je pense qu'il démontre bien que la Fédération appuie la majorité des dispositions du projet de loi. Certaines autres parties de ce dernier nous posent des problèmes.

Vous ne semblez pas vous opposer au maximum de 80 p. 100 pour les passages à niveau et l'amélioration de ces structures. Ce que vous n'aimez pas, c'est qu'on impose un maximum de 50 p. 100 pour les sauts-de-mouton. Est-ce que certaines municipalités auraient reçu plus de 50 p. 100 dans les cinq ou dix dernières années?

[Text]

Ms Toporowski: The only thing I can think of is Jonquière, Quebec. Was that in excess of 50%?

Mr. Cochrane: You think there might be one.

Ms McCallion: We would have to get to the data.

Ms Toporowski: That is a little community. It is the only one I know of that was also done under the Railway Location and Crossing Act.

Ms McCallion: He is asking what percentage.

Mr. Cochrane: You think there might be one, though.

Ms Toporowski: I think there may be. I know it is very rare. I still do not see the point in why you would want to reduce your own flexibility to address those problems. Really what I am saying is I think it is in your best interest as well as ours.

Mr. Cochrane: We perhaps do not disagree, and that may be something we will look at, although there is a certain amount of honesty and truthfulness in saying it is likely to be 50% because reality has been that very few have been—in fact we probably come to the conclusion there has been one—have been over 50%. The other difficulty of course is if you have a guiding factor and a limited amount of money, you can undertake more projects. In other words, if it is 50% there may be a chance to get to the smaller municipalities, although it is harder on them.

• 1025

Ms Toporowski: You just say no to them. That is all. You are saying if you are going to have relocations at 50%, you know where they are going to be. They are going to be in the areas where the local community can budget to accommodate them.

Mr. Cochrane: I guess that is reality now, and New Westminster's track record is probably good evidence of that.

Ms Toporowski: I think so.

Mr. Cochrane: Yes. A sad testimony to the evidence of that, I am sure. But from the questioning we had the other day, \$2 million was spent in New Westminster but it was under a redevelopment of the urban area or something, as opposed to this particular. . .

Ms Toporowski: You have to perceive what the difference is between national and local interests. In a lot of cases, the railway system addresses the national economy and sometimes is only an imposition on the local economy. It does not stimulate it. It does not

[Translation]

Mme Toporowski: Que je sache, il n'y en a qu'une—c'est-à-dire Jonquière, au Québec. Elle a bien reçu plus de 50 p. 100?

M. Cochrane: Donc, il y en a peut-être une.

Mme McCallion: Il faudrait que je me renseigne.

Mme Toporowski: Il s'agit d'une petite collectivité. Que je sache, c'est la seule qui ait obtenu des fonds en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Mme McCallion: Il vous demande quel pourcentage.

M. Cochrane: Donc, selon vous, il y en a peut-être une?

Mme Toporowski: Oui, je crois. Je sais que c'est très rare. Mais je vois mal pourquoi vous auriez envie de réduire votre souplesse face à ces problèmes. Autrement dit, j'estime que ce serait aussi avantageux pour vous que pour nous.

M. Cochrane: Nous ne sommes peut-être pas tout à fait d'accord avec vous là-dessus, et nous allons, bien sûr, nous pencher là-dessus, bien qu'il soit peut-être plus honnête de prévoir un maximum de 50 p. 100, étant donné qu'il y a eu très peu de cas—en fait, nous n'en avons trouvé qu'un—où plus de 50 p. 100 des coûts ont été payés. D'un autre côté, si l'on se borne à fixer un plafond, en laissant une certaine marge de manoeuvre, comme de toute façon les crédits sont limités, cela vous donne quand même la possibilité de subventionner un plus grand nombre de projets. C'est-à-dire qu'avec ce plafond de 50 p. 100 les petites municipalités auront la possibilité d'être subventionnées, même si relativement le coût de ces travaux pèse sur leur budget.

Mme Toporowski: Mais au total cela consiste à leur refuser toute possibilité de faire des travaux. Si la subvention fédérale pour les déplacements est de 50 p. 100 au maximum, vous le savez à l'avance où des travaux vont pouvoir être faits. Ils vont pouvoir être faits là où la collectivité locale a un budget qui le lui permet.

M. Cochrane: Je pense que c'est déjà ce qui se passe, et l'exemple de New Westminster est extrêmement probant.

Mme Toporowski: Je suis d'accord.

M. Cochrane: Effectivement. Exemple que l'on ne peut que déplorer. Certaines questions qui ont été posées l'autre jour nous ont permis de découvrir que deux millions de dollars avaient été dépensés à New Westminster, mais au titre d'un quelconque programme de développement des régions urbaines, et non pas du tout de ce genre. . .

Mme Toporowski: Vous devez là faire la distinction entre l'intérêt national et les intérêts locaux. Très souvent, c'est l'intérêt économique national qui prévaut lorsque ces questions ferroviaires sont discutées, et très souvent aux dépens des intérêts locaux. C'est-à-dire que l'économie

[Texte]

enhance it. It becomes an obstacle. Our city is certainly in that position. I think the national interests should be addressed, but not at the local expense.

Mr. Cochrane: That is something we will have to look at. If there is any chance of the funding going to. . .

Ms Toporowski: I do not think New Westminster is so unique you would not find that happens in other areas of the country, particularly in a geophysical situation where you have a narrow valley, or you come across with a bridge, or that type of thing. There is no other physical location for that railway work. Therefore, it ends up being a hindrance.

Mr. Cochrane: I do not think your request is unreasonable in that regard. I guess members of the committee will have to take a look at that.

Any comments on clause 14? You made a comment on page 3 of your brief that the number of fatalities at level crossings are decreasing. You said it is because of bells and gates, and so on. You also mentioned some of it was due to programs like Operation Lifesaver, and some you could attribute to grade separations.

Clause 14 is somewhat new. I guess we should try to measure what effect past educational programs have had on fatalities at these locations. There may be some assistance the federal government can provide to municipalities or provincial governments, or organizations in the interim until we get our funding in place, or until the actual construction takes place, or there is a enough money to let a number of projects take place.

Ms McCallion: Well, I think education is extremely important in most municipalities, and I can relate to my own. The illegal crossing of rail lines by pedestrians has raised quite an issue in the area especially.

Now, you talk about fences. I guess the railway companies still only have to put up a fence to keep cows and horses off the track. In Mississauga, we find it difficult to find a cow or a horse. But when the railway does put up fences, they are cut immediately. A fence is not the answer, if you really want to know; it is the education of people. We are trying to get the railway policed instead of giving warnings. We have asked the Minister to change that. Instead of giving warnings to people who cross the railway tracks, they should be fined immediately.

[Traduction]

locale en est très souvent la victime. Elle n'en profite absolument pas. La question ferroviaire devient au contraire un obstacle à son développement. Ce qui s'est passé dans notre ville en est un excellent exemple. Les intérêts nationaux ne doivent pas être pris en considération au mépris de toute question d'intérêt local.

M. Cochrane: Il faudra effectivement que nous rediscutions de cela. Et si les subventions étaient adressées à. . .

Mme Toporowski: Je ne pense pas d'ailleurs que le cas de New Westminster soit un cas isolé. Je suis sûre que d'autres cas comme celui-là se sont posés dans le reste du pays, et tout particulièrement là où les conditions géographiques sont les mêmes, c'est-à-dire que vous avez une vallée étroite, et à moins de construire un pont pour franchir cette vallée, la voie ferrée suit la vallée si bien que cela devient un obstacle au développement.

M. Cochrane: Je comprends très bien votre requête. Je pense effectivement que les membres du Comité devront rediscuter de cela.

Avez-vous d'autres choses à nous dire à propos de l'article 14? A la page 3 de votre mémoire, vous dites que le nombre des accidents aux passages à niveau sont en diminution. Vous attribuez cela au fait que l'on a maintenant des sonneries, des barrières et cetera. Vous dites aussi que des programmes d'information tels que la campagne «Gare-au-train» ont permis d'améliorer la situation, en même temps que par ailleurs la construction de sauts-de-mouton.

Cet article 14 est encore pour le moment quelque chose d'assez neuf. Je crois que nous devrions essayer de savoir dans quelle mesure les programmes d'information ou d'éducation ont pu effectivement permettre de réduire les accidents aux passages à niveau. On pourrait peut-être penser, au niveau fédéral, à aider les municipalités ou les gouvernements provinciaux, ou certaines associations, entre-temps, c'est-à-dire en attendant que nous disposions vraiment des crédits, ou que des travaux puissent être entrepris, parce que les fonds auraient été débloqués.

Mme McCallion: Dans la plupart des municipalités, l'éducation de la population joue un rôle extrêmement important, je me réfère pour cela à ma propre expérience. On a beaucoup parlé, dans ma municipalité, du cas de ces piétons qui traversent les voies alors que cela est interdit.

Vous avez également parlé de clôtures. Il est vrai qu'il suffit que les compagnies de chemin de fer installent des clôtures pour que les chevaux ou les vaches ne puissent plus aller sur les voies. Nous trouvons très gênant, à Mississauga, de nous trouver face à face avec une vache ou un cheval. Cependant, lorsque la clôture a été installée, elle est immédiatement cisailée. Voilà pourquoi ce n'est pas pour moi la réponse, je vois la solution du côté de l'éducation de la population. Nous sommes en train d'essayer de discipliner les compagnies de chemin de fer, au lieu de distribuer des avertissements. Nous avons demandé au ministre que cela change. Et au lieu de distribuer des avertissements aux coupables, qui traversent

[Text]

Mr. Cochrane: In light of a recent court decision reached in Atlantic Canada where the railway was found guilty with respect to someone being illegally on their track, I am sure they are going to be anxious to see more effort in that area as well.

Ms McCallion: That is right.

Mr. Cochrane: I think it presents itself as an opportunity.

Ms McCallion: You can ask the railways and the municipalities to do all you want, but the key to the implementation of any program is education of the public. Without that, the legislation on the books does not mean a thing really, except when an incident occurs. The legislation pops up, but attitudinal change is what we need.

Mr. Cochrane: But certainly clause 14 allows everyone to get involved in the educational aspects of it.

Ms McCallion: That is right, and in my opinion Operation Lifesaver is an excellent program and should be promoted much more in all parts of the country. I am not sure it is. I do not think there is enough money in the program. I think all of these incidents... We have examples. I sat beside a railway crossing the other day. The bars came down and the cars went around the bars.

• 1030

Mr. Cochrane: You cannot save those people from themselves.

Ms McCallion: That is education. The bar is there.

Ms Toporowski: We are really happy to see clause 14. That is a definite enhancement over the former and existing legislation, and we are pleased with it.

Mr. Cochrane: I was a member of the FCM board at one time, and I know they certainly are serious about dealing with railroads and the problems that are presented. I hope they will take advantage of perhaps looking at a national program, which they could encourage the Minister to get involved in, dealing with municipalities and rail. While we are working at the money, we may be able to save some lives in the meantime.

Ms McCallion: I think that is a good suggestion. I will take it through my committee to the board.

Mr. Taylor: I would like to pursue two items, with your permission, Mr. Chairman. The first one is in connection with the consultative safety committee under

[Translation]

les voies de chemin de fer, il faudrait tout simplement leur donner immédiatement une amende.

M. Cochrane: Un tribunal des Maritimes a déclaré coupable la compagnie de chemin de fer, responsable des voies sur lesquelles quelqu'un s'est fait prendre; je pense qu'après cela on va certainement faire un effort dans ce sens.

Mme McCallion: Oui.

M. Cochrane: L'occasion se présente pour ainsi dire d'elle-même.

Mme McCallion: Vous pouvez toujours demander aux compagnies de chemin de fer et aux municipalités de faire tout ce que vous voulez, la clé de n'importe quel programme de ce genre passe par l'éducation de la population. Toutes les dispositions législatives du monde ne servent à rien, sauf en cas d'accident. On appelle alors la loi au secours, mais ce dont nous avons besoin c'est d'une modification des comportements et mentalités.

M. Cochrane: Cet article 14 permet précisément à tous ceux que cela intéresse de participer à ce genre de programme d'éducation.

Mme McCallion: Oui, et la campagne «Gare-au-train» est un exemple excellent de ce que l'on devrait faire un peu partout dans le pays. Je ne suis pas sûre que ce soit le cas. Le programme est sans doute insuffisamment subventionné. Je pense à tous ces incidents... nous avons suffisamment d'exemples. L'autre jour, j'ai passé un certain temps près d'un passage à niveau. Lorsque la barrière s'est abaissée, j'ai vu des voitures la contourner pour quand même traverser les voies.

M. Cochrane: Vous ne pouvez pas non plus protéger les gens malgré eux.

Mme McCallion: C'est une question d'éducation. La barrière est là.

Mme Toporowski: Nous sommes très heureux de voir l'article 14 au projet de loi. C'est un progrès très net par rapport aux dispositions en vigueur, et nous nous en félicitons.

M. Cochrane: J'ai fait partie du bureau de la FCM, à une époque, et je sais à quel point les municipalités prennent très au sérieux cette question ferroviaire. J'espère qu'elles profiteront de l'occasion pour mettre sur pied un programme national, concernant les municipalités et le rail, programme qu'elles pourraient soumettre au ministre pour obtenir son appui. Et puisque l'on parle de subvention, nous pourrions en profiter pour sauver en même temps quelques vies humaines.

Mme McCallion: Voilà une très bonne idée. J'en parlerai à mon comité et nous soumettrons cette idée au bureau de la Fédération.

M. Taylor: Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais poser des questions portant sur deux domaines. Le premier est celui du Comité consultatif de

[Texte]

clause 44. I notice in reading this it states that a Minister may appoint two and not more than four persons, and then seven people who are supposed to be experts. I notice the seven people are practically all connected with the railways, or the railway union and the shippers. But the other five are all very closely connected with the railway.

On a consultative safety committee. . . I found in the coal mines that when the management had a consultative safety committee—we used to call them “mining safety committees”—the people appointed there were all fire bosses or mine foremen. That did not seem to work. When eventually it came around to where the men themselves elected their safety committee, that committee then became a very viable body and there was soon a reduction in killings and accidents in our coal mines.

I am a little leary about this consultative safety committee with a vast majority of people who are in the operational part of a railway. It is not that I think they are not interested in safety. But they are not interested in safety to the same degree as a man who may be killed or a man who may lose his leg or a man who may be seriously injured. I think we have to take a very careful look at that.

When you come to say you want a member on this, that would be one of the two or one of the four. I think that is sound. In the 20 years I spent in administering highway matters in Alberta, when I wanted down-to-earth, practical, ordinary horse sense, I did not go to the federal politicians. I went to the municipalities, because the municipalities have to talk sense. They talk to the people every day. If they do not talk sense, they do not stay there very long. They have to be right down to earth. Sometimes federal politicians can go all around the bush. . . with respect to all those present. But the municipal man cannot do that and get away with it. So I found that some of the best advice I ever got in connection with various matters on highways was from municipal councillors; and there are some very excellent ones in the province of Alberta.

So I can go right along with you on having one of those two or one of those four from the federation. My question is how would he or she be appointed? Would the Minister determine who that person was, or should the federation make a recommendation? Have you thought that part out?

Ms McCallion: Yes, about clause 44, we want it to be listed as one member to represent the Federation of Canadian Municipalities and appointed by the federation.

Mr. Taylor: So you could probably give two or three names to the Minister and he would pick one of them.

[Traduction]

la sécurité ferroviaire, à l'article 44. Je remarque que le ministre peut nommer entre deux et quatre personnes d'une part, et sept autres membres réputés être des experts du domaine concerné. Je remarque que ces sept membres ont tous quelque rapport, d'une façon ou d'une autre, avec le monde ferroviaire, cela peut d'ailleurs être les syndicats ou les expéditeurs. Les cinq autres ont un rapport très étroit avec les compagnies ferroviaires.

Or je pense qu'un comité consultatif de la sécurité. . . Dans le cas des mines, le Comité consultatif de la sécurité—il s'agit d'un comité consultatif de la sécurité minière—nommé par la direction était composé de responsables de la lutte contre l'incendie ou de contremaîtres des mines. Au total cela ne fonctionnait pas très bien. Ce n'est que lorsque les mineurs eux-mêmes ont pu élire les membres du Comité de la sécurité que celui-ci est devenu un organisme véritablement efficace, et que l'on a assisté à une diminution du nombre des accidents et des morts dans nos mines de charbon.

Je ne suis pas très convaincu par ce Comité consultatif de la sécurité où siège une majorité écrasante de gens qui sont dans l'administration des chemins de fer. Non pas que cette question de la sécurité leur soit totalement indifférente, mais ils n'y sont pas partie prenante au même titre que le cheminot qui risque d'être tué, de perdre une jambe, ou d'être blessé grièvement. Je pense qu'il faudra y réfléchir.

Je comprends tout à fait que vous puissiez demander que l'un des deux ou quatre membres dont il est question dans le projet de loi soit un représentant de votre Fédération. J'ai eu des responsabilités dans l'administration des questions routières en Alberta pendant 20 ans, et lorsque je voulais un avis pragmatique, concret, près des choses, je ne m'adressais pas aux hommes politiques fédéraux, mais aux municipalités, car celles-ci sont obligées de respecter le bon sens. Elles sont quotidiennement en rapport avec la population, et la moindre erreur de bon sens de leur part est immédiatement sanctionnée. C'est ce qui fait qu'elles restent très près des choses et des gens. Il peut arriver que les hommes politiques du niveau fédéral prennent des détours. . . Le représentant municipal ne peut pas se le permettre sans que cela se voie immédiatement. Les meilleurs avis possibles que j'ai pu obtenir venaient toujours de ces conseillers municipaux, et je peux vous dire qu'en Alberta il y en a d'excellents.

Voilà pourquoi je ne peux que vous approuver lorsque vous demandez d'être représentés au sein de ce groupe de deux ou quatre membres. Comment envisagez-vous le déroulement de cette nomination? Le ministre choisirait-il la personne, la Fédération ferait-elle des recommandations ou propositions? Y avez-vous pensé?

Mme McCallion: Oui, nous aimerions que l'article 44 prévoit un membre représentant la Fédération canadienne des municipalités, représentant qui serait nommé par la Fédération.

M. Taylor: Vous pourriez alors proposer deux ou trois noms au ministre, et il ferait ensuite son choix.

[Text]

Ms McCallion: Sure, we would be glad to. That is usually the process, and we have no problem with that.

Mr. Taylor: I hope we can do that, because I think that would add a measure of safety to this consultative committee.

Ms McCallion: Right, just as the federation has submitted my name to sit on the Transportation of Dangerous Goods Advisory Committee. I do not know if they submitted more than one. I guess because of the Mississauga derailment they picked Mississauga.

We are happy to submit names. But we want to be listed as one of the items here, and not just as one of the two he is going to appoint. We want to be recognized as a legitimate representative—

• 1035

Mr. Taylor: You would have the same power as anybody else on that committee.

Ms McCallion: That is right.

Mr. Taylor: Thank you for that information. I think there is also a lot of misunderstanding on not only the grade separations but the level crossing protection. In both places in the bill, in clauses 12 and 13, it does not say 50%, it does not say 80%. It says "not more than", "shall not exceed 50%" or "shall not exceed 80%" in protection for crossings. It could therefore be far less, and I think there is probably never enough money in either of these funds to do all the work that is required.

For many years it was 75% of grade separations, and at one time they did not include the embankment. On the Prairies, where the railway chose a level area, in order to put in an overpass you would have to have a tremendous fill to go up over it because the fill had to be safe too. The big cost was not the iron and the steel but the tremendous amount of dirt needed to get over or under, if you had to dig under. Those are the big costs. When you start working them out—I know, as a provincial government, you soon run out of money and you still have a lot of work to be done. It is even worse in municipalities where the whole cost is... unless the province is paying some share of that cost.

The point I am trying to make is that a municipality cannot actually decide it is going to be 50% protection. It may be 40%, it may be 25%. It says "shall not exceed" on the separation and on the protection it says "shall not exceed 80%". Therefore, when you are making your budgets, there is no way you can determine... You can guess, but you do not know for sure until you get word from the Minister on how much it is going to be.

[Translation]

Mme McCallion: Certainement, nous en serions très heureux. C'est en général la façon dont se passent les choses, et nous n'y verrions aucune objection.

M. Taylor: Espérons que cela sera possible, je pense que ce Comité consultatif de la sécurité ne pourrait qu'y gagner.

Mme McCallion: Oui, exactement comme la Fédération a proposé mon nom pour le Comité consultatif sur le transport des marchandises dangereuses. Je ne sais pas si d'autres noms ont été proposés. Je suppose que c'est à cause du déraillement de Mississauga que l'on a pris quelqu'un de la région.

Nous serons toujours heureux de soumettre une liste de noms au ministre. Mais nous voudrions faire partie de la liste proposée par le projet de loi, et ne pas laisser cela à la discrétion du ministre lorsqu'il nommera les deux autres membres. Nous voulons être reconnus comme représentants légitimes... .

M. Taylor: Vous voulez avoir le même pouvoir que n'importe quel autre membre du Comité.

Mme McCallion: Exactement.

M. Taylor: Merci de m'avoir renseigné là dessus. Je pense que les dispositions concernant les sauts de mouton et les passages à niveau ont donné lieu à de nombreux malentendus. Aux articles 12 et 13 du projet de loi, il n'est pas question d'une subvention de 50 p. 100 ou 80 p. 100, mais bien d'un plafond. C'est-à-dire que la subvention pourrait être infiniment moindre, et je sais qu'en général on n'a jamais suffisamment d'argent pour entreprendre tous les travaux nécessaires.

Pendant très longtemps c'était 75 p. 100 pour les ouvrages de franchissement, et à une certaine époque cela ne comprenait même pas le remblai. Dans les Prairies, étant donné que l'on se trouve en terrain plat, un ouvrage de franchissement nécessitait en général une quantité de remblai énorme, qu'il s'agisse de passer par-dessus la voie, ou par-dessous, et c'est cela qui coûtait très cher, bien plus que le fer ou l'acier dont on avait besoin. Voilà ce qui coûte très cher. Lorsque vous commencez à faire le calcul... je sais, ayant une certaine expérience des affaires provinciales, que très rapidement vous êtes à court de fonds, alors qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. C'est encore pire dans les municipalités où le budget du chantier est entièrement... à moins que la province ne participe.

Ce que je veux dire ici, c'est que les municipalités ne sont absolument pas certaines que la subvention sera de 50 p. 100. Elle sera peut-être de 40 p. 100 ou de 25 p. 100. On parle bien ici de «plafond», lorsqu'il s'agit de sauts de mouton, et pour la protection le plafond est de 80 p. 100. Lorsque vous préparez votre budget, vous ne pouvez absolument pas savoir à l'avance... vous en êtes réduit à des conjectures, et vous n'êtes sûr de quoi que ce soit que lorsque le ministre vous a donné son verdict.

[Texte]

That is one problem I see in this. I think we have to get the most money possible. Of all the safety features on our railways and roads, the one that has to be dealt with is at the crossings where the road crosses the railway or the railway crosses the road. That is where people are killed and that is where people are injured. That is what we have to deal with if we are talking about road safety.

The other thing that bothers me is that when you have a definite formula, it sometimes works to the detriment of the municipalities who normally pay the least in some of these costs. Well, if the province says to you that they will pay 75% of the protection, you then pay a portion, 10% or 15%, of that protection, and the railway pays the other. I believe you still have the maintenance of it, which is a big cost. I do not know whether that is changed or not. It used to be that you always had to maintain.

Ms McCallion: Yes, the maintenance is a big cost.

Mr. Taylor: I would like to see a separate fund set up, because there are some municipalities. . . For instance, I recall Mr. Benjamin mentioned New Westminster, and there is no way they can afford \$1 million for grade separation. They just cannot do it. They do not have the money. Even with the contribution, I think a lot of very unsafe railway crossings are not going to be dealt with. I would like to see a special fund set up to help special municipalities where the costs are exceedingly high, where the work is going to be exceedingly heavy. Now you may say that could be misunderstood and misused. I do not know.

I remember we had a fund in Alberta to build roads where there was large industrial traffic. Many people said that everybody would have large industrial traffic, but it was not so. The municipalities that had scores of trucks going in all the time had a bigger problem than the municipalities that had practically no trucks operating. That fund was to help the municipality where there was a heavy, industrial load on the people—and properly so. I would like to see something like that in this bill. I am just wondering what your comments would be in regard to that.

Ms McCallion: I have a very grave concern about setting up a formula that can be switched around. It may be hard on a small municipality to put in a grade separation, but take a municipality that has 10 to 15. It can be a big municipality, but can it afford it any more than a municipality that has only one grade separation going through it? So what we would like is what you said. We would like to know exactly what we are getting instead of this playing around. We cannot do any financial planning based on it.

[Traduction]

C'est ce qui me gêne un peu. Je pense par ailleurs que nous devons essayer d'obtenir le plus d'argent possible. Dans toutes ces questions de sécurité ferroviaire ou routière, celle qui doit d'abord retenir notre attention, c'est celle des passages à niveau, là où la route et le rail se croisent. Ce sont ces accidents qui font le plus de morts et de blessés. C'est de cela que nous devons discuter si nous abordons le problème de la sécurité routière.

Ce qui me gêne par ailleurs si l'on fait le calcul de la répartition des coûts à l'aide d'une formule fixée une fois pour toutes, c'est que cela joue parfois au détriment des municipalités qui normalement paient le moins. Si la province est d'accord pour prendre à son compte 75 p. 100 de la protection, vous versez ensuite 10 p. 100 ou 15 p. 100, et la compagnie ferroviaire le reste. Vous êtes quand même responsable de l'entretien, et cela coûte très cher. Je ne sais pas si c'est toujours comme cela. En tous cas jusqu'ici c'était la municipalité qui s'occupait de l'entretien.

Mme McCallion: Oui, et l'entretien coûte très cher.

M. Taylor: On pourrait créer un fonds séparé, puisque certaines municipalités. . . Je me souviens de l'exemple de M. Benjamin, à propos de New Westminster, la municipalité ne peut certainement pas déboursier un million de dollars pour un tunnel ou un pont. Elle n'en a pas les moyens. Même avec cette subvention, je pense qu'il restera encore au Canada beaucoup de passages à niveau dangereux. Je pense donc qu'il faudrait créer un fonds spécial pour aider certaines municipalités auxquelles les travaux vont coûter très cher. Vous pouvez évidemment me répondre que l'objectif risque d'être mal compris, et l'argent mal utilisé. Évidemment.

Je me souviens qu'en Alberta il y avait un fonds spécial pour la construction de routes là où la circulation était la plus dense. Beaucoup ont cru à l'époque que toutes les municipalités allaient dire que la circulation était précisément particulièrement dense sur leur territoire, or il n'en a pas du tout été ainsi. Il est vrai que les municipalités qui devaient faire face à une circulation beaucoup plus intense avaient des problèmes de financement. Ce fonds a donc permis de les aider. . . et de façon tout à fait justifiée. Je pense que l'on pourrait s'inspirer de cet exemple pour ce projet de loi. Qu'en pensez-vous?

• 1040

Mme McCallion: L'idée d'une formule dont on pourrait se servir comme on veut ne me plaît pas beaucoup. Construire un tunnel ou un pont peut peser très lourd sur le budget d'une petite municipalité, mais prenez une municipalité, même importante, qui en aurait dix ou quinze à construire. Elle n'en a pas plus les moyens que l'autre qui n'en a qu'un? J'en reviens donc à ce que vous disiez. Nous aimerions savoir exactement ce à quoi nous pouvons nous attendre et ce à quoi nous aurons droit. C'est à cette seule condition que nous pouvons planifier notre budget.

[Text]

There is more than filling, as you say, for a grade separation. Relocation of utilities is a major item, and it is not covered. Certain areas—and they are all different—may be out in the country where no utilities are affected; if there are, the grade separation is less. When you get into the urban areas of this country and start building grade separations, land acquisition is enormous. It is just horrendous.

So I can assure you that no municipality ends up with a lesser cost, none. The municipality takes the brunt of any grade separation because so many things are not covered; so many things are just not taken into account. So we do not end up with a lesser cost, as you mentioned; we end up on the wrong end of the stick when it comes to grade separations. So we agree with you.

I do not know about separate funding. I think we definitely should segregate improvements and maintenance from grade separation, because the \$10 million of the province—and I have met with Mr. Crosbie on this—does not say it is going to a grade separation. It is \$10 million, and you could have \$2 million or \$3 million of it to go for improvements and never deal with a grade separation. That is why possibly last year only one grade separation was approved across this country. I think that is sad when we have 200 that are required to be done. As I said to him, cut it in half. Say that 200 is maybe exaggerating and that it should be 100. With one a year, that is still 100 years.

Mr. Taylor: In the overall picture in Canada, I would think the Department of Transport would try to undertake a policy that over a five- or ten-year period they would remove so many dangerous crossings.

Ms McCallion: Yes, that is what we are recommending.

Mr. Taylor: We tackled a program like that to protect every railway crossing in Alberta where there is a main highway. We did not achieve it all, but we got a lot of it done because we had that objective. I think that is very, very important.

Ms McCallion: We just need more money; that is all. Can I get that message across? We need more money.

The Chairman: The message is coming across. Mr. Taylor has experience as Minister of Highways for 20-some years in Alberta and speaks from a perspective of the municipalities, as you do, your worship.

Unfortunately, these are all interesting things, Mr. Taylor, but they are not in the bill. That is the point, and you made that partly in your brief. This is a railway safety bill, and safety is what we are talking about. But we all would like to see this. It might be a great public works program, better than some other things we perhaps would

[Translation]

Vous parliez du remblai, mais ces travaux entraînent bien d'autres dépenses. Il y a toute la question de la canalisation, des services publics etc. Dans certains cas—chaque cas évidemment est particulier—si l'on est en pleine campagne, il n'est pas question de canalisation ou de ligne téléphonique ou électrique; dans ce cas les travaux coûtent moins cher. Dès que vous vous trouvez dans une zone urbanisée, il faut acheter du terrain, et cela à un prix fantastique.

Je peux vous assurer qu'au total les municipalités ne s'en tirent pas avec une facture moindre. Quel que soit le cas de figure, un tunnel ou un pont coûte très cher à la municipalité, étant donné que toutes ces dépenses connexes dont je viens de vous parler ne sont pas prises en compte. Comme vous le disiez, nous ne sommes absolument pas gagnantes; ces travaux de franchissement des voies finissent par nous coûter très cher. Nous sommes là-dessus d'accord avec vous.

L'idée de faire une distinction entre les travaux est intéressante. Je pense effectivement qu'il faudrait faire une différence entre travaux d'amélioration, d'entretien, et travaux de franchissement des voies; les 10 millions de dollars de la province—j'en ai parlé avec M. Crosbie—ne sont pas réservés aux travaux de franchissement. Il s'agit d'une manne de 10 millions de dollars, dont 2 ou 3 pourraient être réservés aux améliorations, sans qu'il soit question de saut-de-mouton. C'est peut-être la raison pour laquelle l'an dernier on a approuvé un seul projet de franchissement des voies dans tout le Canada. Lorsqu'on sait qu'il y en aurait 200 à entreprendre, on ne peut que le déplorer. Je lui ai donc conseillé de couper la poire en deux. Si 200 c'est trop, restons-en à 100. Mais à un par an, cela ferait encore 100 ans à attendre.

M. Taylor: J'imagine pourtant que le ministre des Transports imagine très bien une politique permettrait de se débarrasser d'ici cinq à dix ans de ces passages à niveau dangereux.

Mme McCallion: Oui, c'est ce que nous recommandons.

M. Taylor: Pour les grands axes routiers de l'Alberta nous avons un programme de protection des passages à niveau. Nous n'avons pas réalisé tous nos objectifs, mais une partie du programme a été néanmoins réalisée. Ce n'est pas négligeable.

Mme McCallion: Nous avons tout simplement besoin de plus d'argent; c'est tout. Ai-je été claire? Nous avons besoin de plus d'argent.

Le président: Je crois que vous avez été comprise. M. Taylor, qui a été 20 ans ministre des Routes en Alberta, voit les choses du point de vue des municipalités, comme vous le faites vous-même.

Malheureusement, même si tout cela est très intéressant, monsieur Taylor, ce n'est pas dans le projet de loi. C'est exactement ce dont il est question, et ce dont vous nous parlez également dans votre mémoire. Il s'agit ici d'un projet de loi sur la sécurité ferroviaire, et nous sommes ici pour parler de sécurité. Mais nous serions

[Texte]

do, along with sewers and water works, rather than cleaning up Halifax harbour.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, you will recall that last week we viewed what happens in New Westminster when you are playing chicken with those poles. I was playing chicken with those poles yesterday, racing to catch the plane back here.

On subclause 13.(5), you are recommending incorporating the UTAP formula. Why did you recommend that rather than just changing the 50% to not exceed 80%?

Ms Toporowski: We have found the UTAP formula very good. It is a slightly more generous program than the 80%. The maximum of 80% has not resulted in such generous contributions from the federal government as the UTAP program did while it was in existence.

Mr. Belsher: I see.

• 1045

Ms Toporowski: It is very specific in terms of staging the specific amount under so many dollars. The other, I think, is a general reference to going up to a maximum.

Mr. Belsher: I think there will be a good chance of us getting maybe the 50% changed to 80%, but I am not so sure we can get this specific formula.

Ms Toporowski: Then we would be standing still rather than going forward in our perspective, and that is a lot better than going backward.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Going back to the railway safety committee, you stated throughout your brief that you were impressed by or fairly happy with the consultation process that preceded the drafting of the legislation. With the consultation the FCM had before the drafting of this bill, did you make a recommendation that the FCM have a representative on the safety council?

Mr. Dave Atkins (Special Adviser, Standing Committee on National Transportation, Federation of Canadian Municipalities): It was our impression through discussions with Transport Canada officials that we would be one of the four persons appointed by the Minister. So we thought at that time that our interests would be well represented. But I emphasize that we would request involvement, that we would like to be designated as a standing member—as say a paragraph (h)—so there is no misunderstanding later on.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Right, but obviously in the consultative process the drafters did not take that concern as being as important as the other input you had.

[Traduction]

certainement ravis de voir vos propositions aboutir. Cela permettrait peut-être de mettre sur pied un vaste programme de travaux publics, peut-être beaucoup plus utile que certaines autres choses que nous faisons, avec construction d'égoûts et adduction d'eau, au lieu de passer notre temps à draguer le port d'Halifax.

M. Belsher: Monsieur le président, vous vous souviendrez de ce qui s'est passé à New Westminster la semaine dernière, lorsqu'on essaye de faire peur à la signalisation. C'était un petit peu mon cas hier, quand j'essayais de rattraper mon avion.

Vous recommandez, à propos du paragraphe 13.(5), de se servir de la formule du PATU. Pourquoi recommander l'adoption de cette formule plutôt qu'un relèvement du plafond de 50 à 80 p. 100?

Mme Toporowski: Nous avons trouvé la formule du PATU excellente. Finalement le programme s'est révélé plus généreux que ce plafond de 80 p. 100. Avec le maximum de 80 p. 100 la contribution du gouvernement fédéral s'est révélée inférieure à ce que le PATU nous a offert quand il était encore en vigueur.

M. Belsher: Je vois.

Mme Toporowski: Il est très précis en ce sens qu'il prévoit une subvention d'un certain montant. Dans l'autre cas, on se contente d'indiquer un plafond.

M. Belsher: Je crois que nous avons de bonnes chances d'obtenir que le plafond de 50 p. 100 soit relevé à 80 p. 100, mais je ne suis pas certain que nous puissions obtenir cette formule.

Mme Toporowski: Dans ce cas, nous resterons où nous en sommes au lieu de progresser, ce qui vaut beaucoup mieux que de reculer.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pour en revenir au Comité de la sécurité ferroviaire, dans votre mémoire, vous vous dites assez satisfaite des consultations qui ont précédé la rédaction de la loi. Quand vous avez été consultée, avez-vous recommandé qu'un représentant de la Fédération siège au conseil de sécurité?

M. Dave Atkins (conseiller spécial, Comité permanent des transports nationaux, Fédération des municipalités canadiennes): Au cours de nos entretiens avec les fonctionnaires du ministère des Transports, nous avons eu l'impression qu'un de nos représentants ferait partie des quatre personnes nommées par le ministre. Nous pensions alors que nos intérêts seraient bien défendus. J'insiste sur le fait que nous demandons à faire partie de ce comité et que nous voudrions en être l'un des membres permanents afin qu'il n'y ait aucun malentendu par la suite.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): D'accord, mais il est évident que les rédacteurs de la loi n'ont pas jugé cette recommandation aussi importante que les autres.

[Text]

Ms McCallion: In other words, you promoted that we be recognized as a member.

Mr. Atkins: Through discussions, I was satisfied that we would be one of the four; but through subsequent discussions with FCM personnel it would be more appropriate to be designated.

The Chairman: Just on this business Mr. Gray raised, you say in your brief that the board of directors supports the brief. How is your transportation committee set up? Have you 7, 17, or 27 people? I ask because in your appendix C you also set out the letters from a number of municipalities in support of your position. Just sitting here and listening to your brief and knowing that you met in Charlottetown and the reason that we are here today is because you had a representative sort of following the committee process and we made sure that we met after you had met in Charlottetown, I would just assume that all your member municipalities are in support of your brief. I am interested firstly in how representative your transportation committee is in terms of the nation, and secondly in the reason why you add specifically certain municipalities that support your brief, because I would assume that everyone was in support of your brief.

Ms McCallion: I guess it is the old story of representation. The board of directors of the FCM consists of 65 members of municipalities across the country. We have a number of standing committees—four, to be exact—of which the transportation committee is one. We asked for representatives from the different municipalities from different perspectives. We have some who are very directly interested in rail, and road, and ports, and air. We are dealing with the entire white paper on transportation, as you know, and we are dealing with the taking over of airports, etc. So we are representative of—

The Chairman: I am not doubting that you are representative. From my perspective, just sitting here, in Members of Parliament we have 11 on a committee of a House with 282 members. How many are on your transport committee?

Ms McCallion: On the transport committee that met, 15 were in attendance.

The Chairman: Okay, that is fine. And the appendix C, that specific—

Ms McCallion: All regions are represented, like this.

The Chairman: That is your basis: all the regions are represented.

Ms McCallion: And, regarding these letters that came in, most of them or all of them were at the meeting in Charlottetown and just wanted to. . . Yes, this brief will go

[Translation]

Mme McCallion: Autrement dit, vous considérez que nous devrions être désignés comme membres.

M. Atkins: Au cours des discussions, j'ai cru comprendre que nous ferions partie des quatre représentants, mais après en avoir discuté avec le personnel de la FMC, j'ai constaté qu'il valait mieux que nous soyons désignés.

Le président: À propos de la question soulevée par M. Gray, vous dites dans votre mémoire que le conseil d'administration partage votre point de vue. Comment votre comité des transports est-il constitué? Est-il formé de 7, de 17 ou de 27 personnes? Je pose la question parce que, dans votre annexe C, vous avez également inclus les lettres de plusieurs municipalités qui appuient votre position. À vous entendre et sachant que vous vous êtes réunis à Charlottetown et que si nous sommes ici aujourd'hui, c'est parce qu'un de vos représentants a suivi les délibérations du Comité et parce que nous avons tenu à vous rencontrer après votre réunion de Charlottetown, je suppose que toutes les municipalités membres appuient votre mémoire. Je voudrais d'abord savoir dans quelle mesure votre comité des transports est représentatif de l'ensemble du pays et, ensuite, pourquoi vous précisez le nom de certaines municipalités qui appuient votre mémoire, étant donné qu'en principe, tout le monde l'appuyait.

Mme McCallion: Cela soulève l'éternel problème de la représentation. Le conseil d'administration de la FMC se compose de 65 membres représentant des municipalités des quatre coins du pays. Nous avons plusieurs comités permanents, quatre pour être exact, dont le comité des transports fait partie. Nous avons demandé des représentants des diverses municipalités ayant des points de vue différents. Certains s'intéressent particulièrement aux chemins de fer, d'autres aux routes, aux ports ou au transport aérien. Nous examinons l'ensemble du Livre blanc sur les transports, comme vous le savez, de même que le changement de main des aéroports, etc. Par conséquent, nous représentons. . .

Le président: Je suis sûr que votre Fédération est représentative. En ce qui me concerne, je vois que nous avons ici 11 députés sur un total de 282. Combien de membres votre comité des transports compte-t-il?

Mme McCallion: Quinze membres participaient à la réunion du comité des transports.

Le président: C'est bien. Et en ce qui concerne l'annexe C qui précise. . .

Mme McCallion: Toutes les régions sont représentées.

Le président: Vous partez donc du principe que toutes les régions sont représentées.

Mme McCallion: Quant aux lettres que nous avons reçues, la plupart d'entre elles, sinon la totalité, nous ont été remises à la réunion de Charlottetown, et je voulais

[*Texte*]

out to all our member municipalities. We could not send it out in advance because—

The Chairman: Of the time.

Ms McCallion: That is right, the time factor.

Mr. Belsher: These were the letters that were brought to the meeting in Charlottetown, I am sure.

Ms Toporowski: It is important to note that the time constraints in dealing with this bill have been somewhat compressed. The copies of Bill C-105 were not distributed to various municipalities until the beginning of March. Some municipalities may not have it. The FCM has had to move from a position of those people who have been keeping in contact with it as it has been drafted and could respond more quickly. You have also received, I am sure, letters and presentations from other municipalities than those included on the list.

• 1050

We certainly expect that numerous municipalities will respond directly to the committee as well as through the FCM.

Ms McCallion: There is one item I want to mention, the elimination of Part I. Mr. Atkins has confirmed to me that it was agreed in the consultative committee that RRCA would be repealed but included in the proposed Railway Safety Act. We were shocked in September to find out that it was eliminated.

The Chairman: As Part I.

Ms McCallion: Yes, as Part I. We want to emphasize that we were just shocked.

The Chairman: Regina made it very loud and—

Mr. Tobin: We certainly got the message—Part II and Part III okay, but Part I to be retained.

I want to go back to the grade separation business again. I would not say there is no interest in the question of grade separation in Newfoundland, but there is certainly a lot more interest in how the negotiations on the elimination of the railway are going right now.

I am responding primarily to some of the comments by Mrs. Toporowski, about eliminating the smaller communities if you have a 50% level. One community, which shall remain nameless, is billed a fee by the railway for the operation of the level crossing through the community—it is a very tiny community. They would like the railway to take out the lights and the gate and so on because they cannot afford to pay for them. I have not made that representation to the railway. I have told the municipality to let the railway continue to bill the community and we shall see what happens when they take the community to court, but for God's sake, leave

[*Traduction*]

seulement. . . Oui, ce mémoire sera distribué à toutes les municipalités membres de la Fédération. Nous ne pouvions pas l'envoyer à l'avance parce que. . .

Le président: Faute de temps.

Mme McCallion: Faute de temps, en effet.

M. Belsher: Vous avez donc reçu ces lettres à la réunion de Charlottetown.

Mme Toporowski: Il ne faut pas oublier que nous avons eu peu de temps pour examiner ce projet de loi. Les diverses municipalités n'ont reçu un exemplaire du projet de loi C-105 qu'au début de mars. Certaines municipalités ne l'ont peut-être pas encore reçue. La Fédération a donc tenu compte des opinions de ceux qui avaient eu connaissance du projet de loi et qui pouvaient réagir plus rapidement. Vous avez également reçu, j'en suis sûr, des lettres et des instances de municipalités autres que celles qui figurent sur la liste.

Nous nous attendons à ce que de nombreuses municipalités répondent au Comité directement de même que par l'entremise de la Fédération.

Mme McCallion: Je voudrais parler de l'élimination de la Partie I. M. Atkins m'a confirmé que le comité consultatif s'était mis d'accord pour que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer soit abrogée, mais pour qu'elle soit incluse dans la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous avons été sidérés d'apprendre, en septembre, qu'elle avait été tout simplement éliminée.

Le président: En tant que Partie I.

Mme McCallion: Oui, en tant que Partie I. Nous avons été vraiment sidérés.

Le président: Regina a protesté avec véhémence. . .

M. Tobin: Nous avons certainement reçu le message. Nous étions d'accord sur la Partie II et la Partie III, mais il fallait conserver la Partie I.

Je voudrais en revenir à la question des sauts-de-moutons. Je n'irais pas dire que cette question n'intéresse pas Terre-Neuve, mais nous nous intéressons sans doute davantage au déroulement des négociations concernant l'élimination de certaines voies ferrées.

Je réponds surtout aux observations de Mme Toporowski au sujet de l'élimination des petites localités qui résultera d'un plafonnement de 50 p. 100. Une localité de très petite taille dont je ne citerai pas le nom est obligée de payer des droits aux chemins de fer pour un passage à niveau. Elle préférerait que les chemins de fer suppriment les feux et la barrière parce qu'elle n'a pas les moyens de les payer. Je n'ai pas communiqué sa demande à la compagnie. J'ai dit à la municipalité de laisser les chemins de fer continuer à la facturer et que nous verrons bien ce qui se passera lorsqu'elle poursuivra la municipalité en justice, mais qu'en attendant il fallait

[Text]

your lights—there are kids there in the community—in place. They are deadly serious. This is a council that is—

Ms Toporowski: A lot of Canada is very isolated and very small. We tend to represent those communities actively in this committee... In the FCM, as a municipality, you have to be able to foot the bill for your representative to come.

Mr. Tobin: That is correct.

Ms Toporowski: The FCM does not fund, so who can participate but the people who can afford to come? That is a handicap. I think as Canadians we always have to keep in contact with those people and realize we have to represent them.

Ms McCallion: What is your point?

Mr. Tobin: I was trying to help Mrs. Toporowski make her point because I come from rural Canada where a Mississauga is something that—you have as many people in Mississauga as we have in most of Newfoundland. We have communities that for example, on the question of level crossings, cannot afford to pay the rent the railway charges.

On the question of grade separation, I am very sympathetic to what is being said with respect to eliminating the smaller communities if you leave the ceiling at... There is no point even applying. You say there has been only one grade separation done. There were 200 identified last year. The level of funds currently set aside is \$10 million per year. We ought to have a rolling fund to try to do 20 a year for 10 years to try to catch up. Mrs. McCallion, you made some comments that perhaps the list is a bit exaggerated. What amount of money should be set aside every year? How much per year is realistically required to make a dent in the needs that have been established and recognized?

Ms McCallion: Our committee has proposed \$50 million. It is 20 grade separations or \$50 million.

Mr. Tobin: \$50 million.

Ms Toporowski: The warrants exist, according to your own cross-product formula, that the country requires 200 grade crossings at this moment.

• 1055

The FCM position—which was forwarded to you after our annual conference last June, and I think even before that, and is reintroduced into this paper—is that the FCM recommends you set a target of 20 grade separations per year. And at the rate you are contributing, that probably would be about \$50 million a year.

Mr. Tobin: Okay.

Ms McCallion: It is an objective; but I can assure you that when we are only getting one, I do not know what our hopes are for twenty.

[Translation]

laisser ces feux pour protéger les enfants. Cette municipalité est vraiment déterminée. Le conseil...

Mme Toporowski: Une grande partie des municipalités du Canada sont très isolées et de très petite taille. Nous les représentons activement au sein du comité... Les municipalités membres de la Fédération doivent être en mesure de payer les frais de déplacement de leur représentant.

M. Tobin: C'est exact.

Mme Toporowski: Comme la FMC ne finance pas ces dépenses, qui peut participer à part les personnes qui en ont les moyens? C'est un handicap. En tant que Canadiens, nous devons toujours demeurer en contact avec les personnes démunies et bien comprendre qu'il faut également défendre leurs intérêts.

Mme McCallion: Où voulez-vous en venir?

M. Tobin: J'essayais d'aider M^{me} Toporowski à faire valoir son point de vue étant donné que je viens d'une région rurale où une ville comme Mississauga est presque aussi peuplée que la quasi totalité du territoire de Terre-Neuve. Nous avons des municipalités qui n'ont pas les moyens de payer les loyers exigés par les chemins de fer pour les passages à niveau, par exemple.

En ce qui concerne les sauts-de-moutons, je comprends très bien les arguments invoqués quant à l'élimination des petites localités si le plafond demeure à... Il est inutile de faire une demande. Vous dites qu'il y a eu un seul saut-de-mouton. L'année dernière, on a constaté la nécessité d'en construire 200. Pour le moment, 10 millions sont affectés, chaque année, à cette fin. Il faudrait essayer de construire 20 sauts-de-mouton par an, pendant 10 ans, de façon à rattraper le retard. Madame McCallion, vous avez laissé entendre que ce chiffre était peut-être exagéré. Quel montant faudrait-il affecter chaque année? Quel est le budget annuel requis pour répondre aux besoins établis?

Mme McCallion: Notre comité a proposé 50 millions de dollars pour la construction de 20 sauts-de-mouton.

M. Tobin: Cinquante millions.

Mme Toporowski: Selon votre propre formule, il a été établi que le Canada avait actuellement besoin de 200 passages à niveau.

La FMC vous recommande—et vous a communiqué sa position à ce sujet à l'issue de sa conférence annuelle de juin dernier et même avant, je crois, de fixer un objectif annuel de 20 sauts-de-mouton. Compte tenu du taux de financement, cela représente sans doute une cinquantaine de millions par an.

M. Tobin: D'accord.

Mme McCallion: Il s'agit d'un objectif; néanmoins, comme nous n'avons encore pu en obtenir un seul, je ne sais pas trop si nous pouvons en espérer 20.

[Texte]

Ms Toporowski: In 1978 the federal government put aside a fund of \$230 million. That is 10 years. If you take that evenly, you have spent in theory \$23 million per year. But in fact you ran out of that money a few years ago, and since that time you have gone down to \$10 million a year.

Mr. Tobin: It was used up very quickly.

Ms Toporowski: Since at the same point time at which you are reducing your basic funding from on average \$23 million down to \$10 million, the cost of providing that grade separation has inflated considerably—the cost of acquiring land, the cost of construction, the cost of even engineers to design it in the first place, and of course the lawyers we have to hire in order to get to the transportation agency to put our case.

Mr. Tobin: Damn lawyers, too many of them.

Ms McCallion: Could I go back to your question on the small municipality? I think this committee should be making recommendations. David tells me that the figure for maintaining one of those level things, the maintenance, is \$4,000 a year, which is possibly in most municipalities about \$2 per capita in Newfoundland. Maybe you folks should be recommending that the maintenance formula, not only formula. . . I notice on the bills that we get from the railways that in the summertime they even have ice on it.

Mr. Benjamin: That is for the president's whiskey.

Ms McCallion: I think you raised a good point.

Mr. Benjamin: On this grade separation thing, I think the FCM is being very, if you will pardon the expression, conservative when you say that there are—

Ms McCallion: We are non-partisan, really.

Mr. Benjamin: —200 that are needed. There are over 100,000 level crossings still around in Canada, and certainly there are more than 200 of them in urban Canada that require grade separations. I appreciate that you have tried to be as reasonable and as low as possible. For goodness sake, do not suggest, as you have already, that maybe 100 even could be considered.

Ms McCallion: I did not say that. I said if 200 were unrealistic, then as I said to the Minister, knock it down to 100 and it will take. . . To talk about 200 years I did not think was realistic, but I said if you are only doing one a year, it is 100 years. So we will be celebrating the 200th anniversary of the country.

Mr. Benjamin: Okay. On the matter of Part I of the RRCA, does the federation have any amendments drafted or specific suggestions as to how the committee could try to either persuade the government to bring in its own amendments or accept amendments from this committee to improve Part I? It is not too late. Does the federation

[Traduction]

Mme Toporowski: En 1978, le gouvernement fédéral a affecté 230 millions de dollars à cette fin. Cela remonte à dix ans. Autrement dit, vous avez dépensé, en théorie, 23 millions de dollars par an. En fait, vous avez épuisé cet argent il y a quelques années, et depuis, le financement est tombé à 10 millions par an.

Mr. Tobin: Ces fonds ont été très vite épuisés.

Mme Toporowski: En même temps que votre financement est tombé d'un chiffre moyen de 23 millions de dollars à 10 millions de dollars, le coût des sauts-de-mouton a augmenté énormément si l'on tient compte du prix d'achat des terrains, du coût de construction, l'emploi d'ingénieurs pour la conception des structures sans oublier les honoraires des avocats dont nous avons besoin pour convaincre l'Office des transports à retenir notre demande.

Mr. Tobin: Il y a toujours trop d'avocats qui s'en mêlent.

Mme McCallion: J'aimerais en revenir à votre question concernant les petites municipalités. Le Comité devrait faire des recommandations. David me dit que l'entretien d'un passage à niveau coûte 4,000\$ par an, ce qui représente sans doute des frais d'environ 2\$ par habitant pour la plupart des municipalités de Terre-Neuve. Peut-être devriez-vous recommander que la formule d'entretien et pas seulement la formule. . . J'ai remarqué sur les factures que nous adressent les chemins de fer qu'en été, ils nous facturent même de la glace.

Mr. Benjamin: C'est pour le whiskey du président.

Mme McCallion: Vous avez soulevé une bonne question.

Mr. Benjamin: En ce qui concerne les sauts-de-mouton, je pense que la Fédération se montre très prudente, si vous me pardonnez l'expression, en disant que. . .

Mme McCallion: Nous ne sommes absolument pas sectaires.

Mr. Benjamin: . . . Il en faut 200. Il y a encore plus de 100,000 passages à niveau au Canada, il y en a certainement plus de 200, dans les zones urbaines, qui nécessitent la construction de sauts-de-mouton. Je vois que vous avez essayé de citer un chiffre aussi raisonnable et aussi faible que possible. Mais n'allez pas dire, comme vous l'avez fait, qu'on pourrait songer à en construire une centaine.

Mme McCallion: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que si le chiffre de 200 paraissait excessif, qu'on le réduise à 100. . . Il m'a paru exagéré de parler de 200 ans, mais à raison de un par an, cela nous prendra un siècle. Nous célébrerons alors le 200^{ième} anniversaire de notre pays.

Mr. Benjamin: D'accord. En ce qui concerne la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, la Fédération a-t-elle préparé des modifications ou a-t-elle des suggestions à nous faire quant à la façon dont nous pourrions persuader le gouvernement de proposer des amendements ou

[Text]

have some specific suggestions to make? If you already have some draft amendments, could you give them to us? Or could you draft some in the next few days?

Ms McCallion: We have not dealt with that, but we would certainly be guided by Regina's experience, I can assure you. When you think that it cost the City of Regina \$1.5 million of taxpayers' money with nothing done, that is just to get to the point where they have only gotten part-way down the road, I think it is absolutely ridiculous that a municipality should be faced with that. Regina is not that large a city either. We talk about small rural areas, but Regina is not that big. The lawyers are just making a killing. I went out to that hearing, and I can assure you that. . . I think it is ridiculous that we proceed that way.

Mr. Benjamin: There are the lawyers and there are the consulting firms.

Ms McCallion: And consulting firms, etc. Regina has commented, but if you want detailed recommendations we would be glad to get them to you. I do not think there would be any problem to get them to you quickly.

Mr. Benjamin: No, we have Regina's.

Ms McCallion: Because Regina would certainly be prepared to advise our committee and we would be only too happy to support them.

• 1100

The Chairman: I think Mr. Benjamin knows fully well, because he has an interesting problem with Regina and that specific relocation as it unfolded when they were before us—it was a very friendly unfolding, of course, in his own inimitable way. But Regina made your point, that for Part I to be excluded was very negative, and they wanted it back, but they did not want to impede the progress of the bill by trying to amend Part I until the Supreme Court comes out with its interpretation; and we know the Supreme Court is making many interpretations on many fundamental subjects. That was one of the reasons they wanted the bill to keep moving, and then they would see just what the Supreme Court would do. I gather that is your position too.

Ms McCallion: That is our position too. We support that. We do not want anything impeded at this point.

The Chairman: I want to thank you, your worship, for appearing with the brief. Your Part I has been made and reinforces the position of the City of Regina, which, as I said, fell on very receptive ears in the committee. Other members have raised other issues. Your brief is very clear, and we are very glad you took the time and trouble to come today with your personal experience as a

[Translation]

d'accepter des amendements du Comité pour améliorer la Partie I? Il n'est pas trop tard. La Fédération a-t-elle des suggestions précises à faire? Si vous avez déjà préparé des amendements, pourriez-vous nous les communiquer? Ou pourriez-vous le faire au cours des prochains jours?

Mme McCallion: Nous ne l'avons pas fait, mais je peux vous assurer que nous tirerons la leçon de l'expérience de Regina. Quand vous pensez que Regina a dépensé 1,5 million de dollars pour rien, pour obtenir des résultats minimes, c'est absolument insensé. Regina n'est pas une si grande municipalité. Nous parlons des petites localités rurales, mais Regina n'est pas si grande. Les avocats en profitent pour faire fortune. Je suis allée à ces audiences et je peux vous assurer que. . . Il est ridicule de procéder ainsi.

M. Benjamin: Il y a des avocats et des cabinets d'experts-conseils.

Mme McCallion: Oui, il y a aussi des cabinets d'experts-conseils. Regina a fait des commentaires à ce sujet, mais si vous voulez des recommandations détaillées, nous nous ferons un plaisir de vous les communiquer. Je ne pense pas que cela pose le moindre problème.

M. Benjamin: Non, nous avons celles de Regina.

Mme McCallion: Regina serait certainement prête à conseiller notre comité et nous nous ferions un plaisir de l'appuyer.

Le président: Monsieur Benjamin le sait parfaitement, je pense, étant donné qu'un problème intéressant s'est posé à lui dans le cas de Regina lorsque cette municipalité a comparu devant nous et qu'il a eu un échange à sa façon avec elle, de façon très amicale, bien sûr. Néanmoins, Regina a fait valoir, comme vous, qu'il était très regrettable d'exclure la partie I, qu'il fallait la rétablir, mais qu'elle ne voulait pas freiner la progression du projet de loi en tentant de modifier la partie I avant que la Cour suprême ne rende une décision. Nous savons que la Cour suprême a de nombreuses décisions à prendre sur de nombreuses questions fondamentales. C'est une des raisons pour lesquelles la municipalité voulait que le projet de loi poursuive son chemin en attendant l'arrêt de la Cour suprême. Je suppose que vous partagez ce point de vue.

Mme McCallion: En effet. Nous partageons ce point de vue. Nous ne voulons pas retarder les choses pour le moment.

Le président: Je tiens à vous remercier de votre comparution et de la présentation de votre mémoire. Votre partie I va à l'appui de la position de la municipalité de Regina, à laquelle le Comité a prêté une oreille très attentive. D'autres membres du Comité ont soulevé d'autres questions. Votre mémoire est très clair, et nous vous remercions d'avoir pris la peine de venir

[Texte]

municipality, let alone those with you. Fortunately, you did participate in the consultative process.

Without getting engaged in a debate with Ms Toporowski, there may have been some slippage in consultation between the drafting of the bill and communication from the department or whatever on the progress of the bill. Anyway, we still are moving ahead. You have gotten here. We are not going to be into clause-by-clause until after the Easter recess. We are very glad you got here today, with your basically constructive brief. I think I reflect the views of all the members. Thank you very much for coming. I do not think we will disappoint you too much.

I do not know if we could even change the royal recommendation of the bill. If we wanted to be realistic about the political domain, we should be sticking something in there in a more meaningful way in terms of dollars for the subjects we have been talking about. But this may cause some problems in terms of the deliberations of this committee at this time. But it is interesting. The royal recommendation is awfully wide, most likely wider and deeper than the purse.

Ms McCallion: That is right.

The Chairman: Anyway, thank you very much for coming.

Ms McCallion: Thank you very much. We have great hope in this committee.

The Chairman: The next witness is from M-TRAC. We have Mr. Morrison, its chairman, and Mr. Behrend, its vice-chairman.

Mr. Harold Morrison (Chairman, M-TRAC): We appreciate being here again.

The Chairman: I would like you, having been here before and as a very experienced witness. . . I know you have a very complete brief, but I wonder if you could highlight it so we could get into questions and answers on the issue.

• 1105

Mr. Morrison: Some of the issues and questions that came up with the federation are the very points highlighted in this brief. We were members of the steering committee in drafting this legislation. So we were involved in the thing. I will go as quickly as I can through it.

The Chairman: I want to repeat that witnesses should be told that they have half an hour to make a presentation, so that members can have a chance to question. The longer you go, the fewer the questions. We are going to knock off at noon. We are going to try for that.

[Traduction]

aujourd'hui nous faire part de votre expérience personnelle. Heureusement, vous avez participé aux consultations.

Sans me lancer dans une discussion avec M^{me} Toporowski, je dirais qu'il y a peut-être eu certaines lacunes sur le plan de la concertation entre la rédaction de cette mesure et le moment où le ministère a communiqué l'état du projet de loi. De toute façon, nous continuons à progresser. Vous êtes venu nous voir. Nous n'entamerons l'étude article par article qu'après le congé de Pâques. Nous nous réjouissons que vous soyez venues aujourd'hui nous présenter votre mémoire constructif. Je pense qu'il reflète les opinions de tous les membres. Merci beaucoup d'être venues. Je ne pense pas que nous vous décevrons beaucoup.

J'ignore si nous pouvons modifier la recommandation Royale du projet de loi. Si nous voulons faire preuve de réalisme du point de vue politique, nous devrions avoir des chiffres plus réalistes pour résoudre les problèmes dont nous avons parlé. Cela risque de causer certaines difficultés au Comité, mais c'est une question intéressante. La recommandation royale est extrêmement vague et dépasse probablement les possibilités du Trésor public.

Mme McCallion: C'est exact.

Le président: Quoi qu'il en soit, je vous remercie encore d'être venues.

Mme McCallion: Merci beaucoup. Nous espérons beaucoup du Comité.

Le président: Le témoin suivant représente M-TRAC. Il s'agit de M. Morrison, le président, et de M. Behrend, le vice-président.

M. Harold Morrison (président, M-TRAC): Nous vous remercions de nous avoir invités à comparaître de nouveau.

Le président: Comme vous êtes déjà venu et que vous êtes un témoin très expérimenté. . . Je sais que vous avez un mémoire très complet, mais peut-être pourriez-vous en souligner les principaux points afin que nous puissions vous poser des questions.

M. Morrison: Certaines des questions qui ont été soulevées auprès de la Fédération ont été reprises dans notre mémoire; elles forment en fait les questions importantes que nous y développons. Nous faisons partie du comité de direction qui a rédigé ce projet de loi; notre participation est donc certaine. Je passerai tout cela en revue le plus rapidement possible.

Le président: Je souligne aux témoins qu'ils disposent d'une demi-heure pour présenter leur exposé. Plus ils sont rapides plus il est possible aux députés de poser des questions. Nous allons en effet terminer la séance à midi.

[Text]

Mr. Morrison: If we can take the document as read, I will just highlight it.

The Chairman: Fine. I think it is a very good brief. It is very complete. Take your own way to do it. We will get to questions by half past. We are in your hands.

Mr. Morrison: The point of this legislation, the Railway Safety Act, was not just to transfer the old law into a new law. The point was to improve what existed. What existed in the past was not effective enough to cover the problems in the urban areas. We were grateful to Mr. Mazankowski when he asked to participate in the steering committee. What we are concerned about is that what came out of this steering committee, in the final legislation, reduced rail safety instead of increasing it. The idea of the Minister's being the regulatory body or authority, and also the authority in rail safety, gave us great concern.

Do you remember the problem we had with the old Railway Transport Committee under the Transport Commission? It wore a number of hats. It was the regulator, the inspector, the adjudicator, and even the executioner. We had to think how to separate these authorities and maintain the national confidence. We were quite concerned with keeping these authorities separated.

In section 3 of the Railway Safety Act, you notice that there is a reference to safety being a factor in the overall operation of the railways. But it does not allocate a position in safety. It does not say "priority of safety". It does not say anything like that. We think it is important that all the members of the standing committee support the idea that safety must have the highest priority, else there is no point to it. Section 3 should be strengthened by the insertion of "priority of safety", so that everybody including the courts understands that safety is the first consideration in operating railways, especially a railway handling huge loads of dangerous goods through the urban areas. That is our first point: the priority of safety must be established and recognized by Parliament.

The second point, and the main point, is that if you have a safety administration inside Transport Canada under the direct authority of the Minister, you have a possible conflict of interest. The Minister is responsible for regulation, and for safety administration. Would it not be better—as in Britain and the United States—to have the safety administration as a separate and independent body? Of course. But how to establish this in the context of the Railway Safety Act?

[Translation]

M. Morrison: Peut-être pourrait-on considérer notre mémoire comme ayant été lu. Je me bornerai alors à en exposer seulement les points saillants.

Le président: Très bien. Votre mémoire est excellent, il est très complet. Vous pourriez, par conséquent, procéder de la façon que vous suggérez et nous pourrions commencer à poser les questions à la demie. Je vous en prie.

M. Morrison: La raison d'être du nouveau projet de loi portant sur la sécurité ferroviaire n'était pas simplement de modifier l'ancienne loi, mais bien de l'améliorer. En effet, l'ancienne loi n'était pas suffisante pour répondre aux problèmes des régions urbaines. Lorsque M. Mazankowski nous a demandé de participer au comité de direction, nous l'avons beaucoup apprécié. Cependant, le projet de loi qui a été l'aboutissement des travaux de ce comité de direction réduisant en fait la sécurité au lieu de l'accroître, nous préoccupe grandement; il en va de même du fait que le ministre est considéré comme l'autorité de réglementation en matière de sécurité ferroviaire. Cela nous préoccupe par conséquent.

Vous souvenez-vous de la situation qui prévalait lorsque l'ancien comité des transports ferroviaires relevant de la Commission des transports était chargé de différentes fonctions, celle d'organisme de réglementation, d'inspection, voire même de décision. Nous avons dû faire tout notre possible pour justement procéder à la séparation de ces différentes fonctions, ceci afin de maintenir la confiance du public.

L'article 3 de la Loi sur la sécurité ferroviaire mentionne la question de la sécurité dans l'exploitation générale des transports. Cependant, cet article ne mentionne pas que la question de la sécurité est prioritaire. Or, nous estimons quant à nous que les membres du Comité permanent devraient être d'accord pour donner à la question de la sécurité la plus haute priorité, ce qui serait tout à fait logique. L'article 3 devrait par conséquent être renforcé et préciser que la sécurité est une question prioritaire. De cette façon, tout le monde, y compris les tribunaux seraient fixés sur cette question. N'oublions pas en effet que les chemins de fer acheminent à travers les régions urbaines un volume important de produits dangereux. Notre premier argument est donc le suivant: la sécurité du transport doit être prioritaire, et elle doit être établie et reconnue par le Parlement.

Deuxièmement, et c'est là notre argument principal, si la sécurité relève d'une administration relevant elle-même de Transports Canada, qui est sous la tutelle directe du ministre, cela peut poser des problèmes de conflits d'intérêt. Le ministre est dans cette situation responsable de la réglementation et de l'application des normes de sécurité. L'administration chargée de la sécurité ne devrait-elle pas être un organisme séparé et indépendant comme en Grande-Bretagne et aux États-Unis? La réponse à cette question est oui. Comment cependant prévoir l'organisation d'un tel organisme dans le cadre de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

[Texte]

[Traduction]

• 1110

What we propose is a commissioner of safety. A commissioner of safety should be established with authority delegated to him so that he would have the power to control the field inspectors, the safety regulation, the insurance that the railways will comply with these regulations and if necessary start the process of prosecution, no matter who is involved in this process. He could do this, and if necessary, even if somebody wants to protest, the appeal process should be that the Minister can then be consulted later on, if necessary, if they find that there is an unfair decision by the commissioner of safety. We call him a commissioner of safety, but you can call him anything you like—you can call him a registrar, or whatever. The point is that he should have the authority inside the Transport Department. We think that is a very important point, Mr. Chairman. So you have this thing of a priority of safety, you have a commissioner of safety who is separate from them.

I want to point out to you that in Britain they have what they call the Health and Safety Executive, which is highly recognized as an independent body, and gives you tremendous confidence in the fact. . . What they do in Britain is this federal body actually assesses the risk that may be involved in a special construction of a dangerous goods rail track, or even a project, and they communicate this to the municipality and warn them what the risk is.

What has happened in the past in Canada is that the Railway Transport Committee never did this. As a result, a lot of communities built up their infrastructure right up to the track and caused us huge risk, which we have now in Metropolitan Toronto, which is recognized now by the various consultants. We have tremendous risk involved there, and it is not all the fault of the railways. The fault I think was partly the regulatory body in Ottawa, who should have seen what was coming, or at least, in giving the authority to the railways to undertake certain construction in certain areas, to warn municipalities that this is going to take place, so you had better have a buffer zone here, or you will have a very high risk. That was not done. We hope that whatever administration is established as a result of this act, the commissioner of safety or whoever is in charge would have that kind of assessment take place to consult and warn the municipalities what was coming. We think that is important.

In the United States they have the National Transportation Safety Board. In fact we quote in here the fact that the. . . We have a lot of these appendices, which give you the acts and actual authorities under which these people function in Britain and the United States. I am just going to quote you one sentence, Mr. Chairman, which you will find in appendix E of our submission, in terms of how the National Transportation Safety Board operates independently in the United States and reports to Congress. It states:

Nous proposons l'instauration d'un poste de commissaire à la sécurité; c'est ce commissaire qui disposerait des pouvoirs nécessaires à la réglementation en matière de sécurité, il surveillerait les inspecteurs sur le terrain, il s'assurerait que les chemins de fer appliquent les règlements et il aurait les pouvoirs nécessaires pour tenter des poursuites contre quiconque enfreindrait de tels règlements. En cas de contestation, les personnes s'estimant lésées pourraient faire appel par la suite au ministre. Nous donnons à une personne disposant de tels pouvoirs le titre de commissaire à la sécurité, mais on peut en imaginer d'autres, registraires etc; le point important étant cependant que cette personne ait les pouvoirs nécessaires pour exercer son autorité au sein du ministère des Transports. Je crois qu'il s'agit là d'une question très importante, monsieur le président. J'estime très important de prévoir la toute première priorité à la question de la sécurité et de prévoir également la création d'un poste de commissaire à la sécurité qui pourrait agir de façon indépendante.

Je vous signale à cet égard qu'en Grande-Bretagne il existe le Health and Safety Executive, qui est un organisme indépendant en ce domaine. Il évalue les risques inhérents à la construction d'une voie de chemin de fer destinée au transport de produits dangereux, par exemple, ou les risques inhérents à tout autre projet de construction; il communique ensuite avec les municipalités pour les informer des risques encourus.

Dans le passé, le Comité des transports ferroviaires n'a jamais assumé un tel rôle. Aussi les différentes collectivités ont-elles continué à permettre la construction jusqu'à la limite des voies. C'est ce qui se passe actuellement dans l'agglomération de Toronto; cela représente d'ailleurs un très grand risque, comme le reconnaissent les différents consultants. Cette situation n'est pas entièrement la faute des chemins de fer, elle peut être imputée également à l'organisme de réglementation fédéral, qui aurait dû prévoir ce qui allait se passer ou qui aurait dû prévenir les municipalités des risques possibles au cas où une zone tampon ne serait pas prévue. Or, ce n'est pas ce qui s'est passé. Nous espérons que l'administration mise sur pied à la suite de l'adoption de cette loi, qu'il s'agisse d'un commissaire à la sécurité ou de toute autre personne ou organisme, procédera à ce genre d'évaluation, consultera les municipalités, les préviendra des risques possibles. Nous estimons en effet qu'il s'agit-là de quelque chose d'important.

Les États-Unis disposent, quant à eux, du National Transportation Safety Board. Dans une de nos annexes, nous passons en revue ces différents organismes tant aux États-Unis qu'en Grande-Bretagne, et à l'annexe E plus précisément, nous disons ce qui suit au sujet du National Transportation Safety Board, organisme qui agit à titre indépendant aux États-Unis et relève du Congrès:

[Text]

No federal agency can properly perform such functions unless it is totally separate and independent from any other department, bureau, commission, or agency of the United States.

Now we cannot expect that this kind of process will take place under this Railway Safety Act. The structure of the act is of the kind that prevents that from taking place. What we would hope is that if you have a body or a structure inside Transport Canada, there would be this recognition of independence, which does not exist in the act so far.

The Chairman: I think that is a very important point, Mr. Morrison. I am interested in your page 10, where you give that quote on the National Transportation Safety Board. Of course without getting into a debate, we have different systems, but in terms of from what you know in the experience in the States, does that safety board do things before and report before accidents occur? Because as you most likely are aware, we have coming down the legislative pike an investigation board—

Mr. Morrison: I am involved with that. But we have to take what we have in front of us, and what we have in front of us is the Railway Safety Act. We have to deal with that. Now, the safety board has a multi-function in the United States.

The Chairman: Well it is going to be multi-functional here too.

Mr. Morrison: It is multi-functional. It does research, investigations, and then makes recommendations and suggestions or proposals to the various departments inside the United States government. It reports to Congress and sometimes their recommendations are not accepted by the FRA and other people inside the United States. I was down there consulting with them and talking with them about it, and they feel that they get acceptance of their recommendations up to 80% by industry and more than 60% by government. However, if they find that there is a lagging inside their government, they go right to Congress. There are people like you in Congress, who make their voices known, and the departments tend to respond. It is therefore an effective process in the United States. It may not directly apply to Canada, but it shows you how they have tried to do that.

• 1115

The Chairman: Again, if we have to face what we are facing now... But when we get the multi-modal legislation before us—

Mr. Morrison: Well, that is the—

The Chairman: That is an accident. It is after the event.

[Translation]

Aucun organisme fédéral ne peut remplir convenablement de telles fonctions à moins qu'il ne soit totalement séparé et indépendant de tout autre ministère, bureau, commission, agence des États-Unis.

Or, nous ne pouvons attendre un tel organisme de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Car la structure de la loi ne le permettrait pas. Nous espérons cependant que l'organisme qui sera créé dans le cadre de Transport Canada pourra agir de façon autonome, ce qui n'est pas prévu dans la loi à l'heure actuelle.

Le président: Je crois que vous soulevez-là un argument très important, monsieur Morrison. C'est à la page 10 de votre mémoire que l'on retrouve cette citation portant sur le National Transportation Safety Board des États-Unis. Sans vouloir nous lancer dans un débat sur la question, pourriez-vous nous dire si aux États-Unis cet organisme a un rôle préventif? Est-ce qu'il permet en effet d'empêcher que des accidents se produisent? Comme vous le savez, nous serons bientôt saisis d'un projet de loi visant la création d'un organisme d'enquête. . .

M. Morrison: Je participe à l'élaboration de ce projet de loi également, cependant, c'est de la Loi sur la sécurité ferroviaire que nous nous occupons à l'heure actuelle. La commission de sécurité des États-Unis exerce plusieurs fonctions.

Le président: L'organisme canadien sera construit sur le même modèle.

M. Morrison: Cet organisme fait de la recherche, procède à des enquêtes, fait des recommandations et suggestions ou propositions aux différents ministères du gouvernement fédéral américain. Il fait rapport au Congrès, et parfois ses recommandations ne sont pas acceptées par la FRA ou d'autres organismes. Je procède à l'heure actuelle à des consultations auprès de cet organisme et d'après ce que je comprends, celui-ci estime voir ses recommandations acceptées par l'industrie à 80 p. 100 et par le gouvernement à 60 p. 100. Lorsque le gouvernement semble traîner de la patte, cet organisme s'adresse alors directement au Congrès. La réaction des ministères est rapide lorsque les membres du Congrès font entendre leur voix. C'est par conséquent un processus efficace. Le même genre de solution pourrait peut-être ne pas s'appliquer directement au Canada, mais cela nous permet d'avoir quand même une bonne idée de la façon de procéder.

Le président: Nous devons évidemment nous occuper du projet de loi à l'étude, mais lorsque nous nous pencherons sur le projet de création de cet organisme multimodal. . .

M. Morrison: C'est. . .

Le président: Il s'agit évidemment d'un organisme qui s'occuperait de la situation en cas d'accident.

[Texte]

Mr. Morrison: Yes, that is accident investigation. What we are suggesting is that the commissioner of safety undertake research, risk assessment, and things of that kind, so he can understand what is coming up or what will happen if in fact a line is built through a municipality with a high density and ways of evacuating people in time cannot be found. We figure those things are important.

This relationship with the municipalities, which Her Worship has brought to your attention and which has been brought forcibly to our attention by the municipalities who support us in the metro area, when I was on the steering committee I had no idea that Part I of the Railway Relocation and Crossing Act was going to be repealed. I cannot understand why it has been repealed. It seems to me there might be real serious problems, Mr. Chairman, if in fact there is no federal support for relocation in terms of financial support. There are very serious situations, and through the consultants who. . .

You know, I am a member of the Gilbert task force as well, and there can be some terrible disasters if we do not really keep our eyes fixed on the possibility that if in fact there are real critical problems, you have to face relocation and somebody has to participate in paying for it. To repeal that thing without providing a replacement does not make any sense. I am sure your committee will pay attention to that and will probably will come up with some kind of recommendation.

The Chairman: We are certainly very aware of the concern about the repeal of Part I.

Mr. Morrison: Not only this Railway Act—it was a safety act—but other acts that exist on the statutes provide the railways with a great deal of power, and this power has been continued over a period of decades. One of the big powers they have is the power of expropriation. This Railway Act does not refer specifically to that, but it does refer to the need for them to move into adjoining land and so on, for their purposes of maintaining rail safety. There is a possibility that could be abused. They can say that rail safety makes it necessary to take over this piece of land, when they really have other purposes in mind. Where is the assistance for the municipality in this? Do they have any power to enter railway land for the purposes of maintaining safety? They do not have that power. They do not have that power, and I personally think we should address this thing.

Over the years there has been a great deal of what is called “parental concern” over the railways. There was nothing wrong with that. We had to build up a good railway structure in Canada, and I think we have done a fairly good job, but in the process there has always been that sort of imbalance. You see it in the construction of this consultative committee, which states specifically—and you can almost see the bureaucratic process here—six members of the rail industry will be on this consultative committee, and they are named: the labour unions, VIA

[Traduction]

M. Morrison: Oui, et ce que nous suggérons, c'est que le commissaire de la sécurité puisse entreprendre de la recherche, qu'il puisse procéder à une évaluation des risques afin de mieux cerner la situation dans le cas de la construction d'une voie dans une région fortement peuplée d'une municipalité, et que l'on puisse mettre au point un plan d'évacuation de la population en cas d'urgence. Il s'agit là de quelque chose d'important.

Il est important d'établir des rapports avec les municipalités, comme l'a d'ailleurs dit le maire et comme l'ont dit également avec beaucoup de brio les municipalités qui nous appuient dans les régions métropolitaines. Lorsque je siégeais au comité permanent, je ne savais pas que la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer serait révoquée. Je ne comprends toujours pas pourquoi cette partie doit être révoquée. Il me semble que cela pourrait en effet provoquer des problèmes graves, monsieur le président, si le gouvernement fédéral n'offre pas son appui financier à ce déplacement.

Comme vous le savez, je fais également partie de l'équipe spéciale Gilbert. Des problèmes très sérieux pourraient se poser au cas où cet appui financier ferait défaut. Il est tout à fait illogique de ne pas trouver de solution de rechange, et je suis sûr que le Comité se penchera sur cette question pour faire des recommandations.

Le président: Nous sommes certainement très au courant des problèmes que pourrait poser la révocation de la Partie I.

M. Morrison: Il semble que les lois de notre pays donnent aux chemins de fer beaucoup de pouvoirs—ce n'est peut-être pas le cas du projet de loi actuel qui porte sur la sécurité ferroviaire. Les chemins de fer ont, par exemple, le pouvoir d'expropriation. Le projet de loi ne touche pas précisément cette question, mais évoque le besoin d'utiliser des terres contiguës aux terres du chemin de fer dans le but de maintenir la sécurité ferroviaire. Il s'agit là d'un pouvoir qui pourrait faire l'objet d'abus de la part des sociétés, celles-ci pouvant prétexter que tel ou tel terrain leur est nécessaire à des fins de sécurité, alors que ce n'est pas véritablement le cas. Quelle aide donne-t-on aux municipalités sur ce point? Ont-elles le droit d'entrer sur les terres des chemins de fer afin de maintenir la sécurité? Pas du tout. Personnellement, je crois qu'il faudrait étudier cette question.

Pendant de nombreuses années, on s'est beaucoup préoccupé du bien-être des chemins de fer, ce qui était tout à fait normal, puisque l'on voulait construire une bonne infrastructure au Canada. Nous avons fait un assez bon travail, cependant cela a permis de créer un certain déséquilibre, déséquilibre qui se retrouve dans la composition de ce comité consultatif. Celui-ci, en effet, se compose de six membres, exclusivement de l'industrie des chemins de fer, représentant les syndicats, VIA Rail, CP, CN, etc., personne d'autre.

[Text]

Rail, CP, CN, and so on. Well, who else is named specifically to this committee? No one else. No one else is named in this thing.

Where are the municipalities involved in this thing? Why were they not named there, saying there shall be one or two members of the federation, there shall be one member of the general public, there shall be one member of the technical body of say the Institute of Risk Analysis, so that you get a balance?

• 1120

What is going to happen as a result of this consultative committee? You are going to get the railway view in the majority. That is what you are going to get. In every process I have been through, I have to face the possibility of representing a part of the public of Canada, and everywhere I go the majority view is the railway view.

I do not say that to be critical, because some of these railway executives are very supportive. They are very impressive, and I get along very well with them. Others are not. Some of them are very narrow-minded. All they think about is the bottom line. Where is the economic value of the railway in this process? We consider the railways have reached an age of maturity, and we want to give them due regulation and independence. Well, they have to give them responsibility as well.

If they are going to have the responsibility of being independent, and with a loss of power, I think the other structures of society in Canada—such as the municipalities and the regional governments—should also be recognized and given protection. In fact, I believe it is Parliament's duty to give these groups protection. I would hope that as a result of this process the committee will recommend the consultative process be structured so that public views are given at least a balanced support.

Six members of the consultative committee are in the rail industry. The Minister can appoint two to four other members. Even if he appoints four public members the rail industry still has a majority, and I do not think we can get away from that. There is nothing we can do about it, but at least you get the public's point of view in there. I think it is very important that the public view be represented in this consultative committee, and I hope the committee would address that point.

There is another major factor, Mr. Chairman, and I think it is a very serious factor. As this Railway Safety Act is constructed, the Minister of Transport, whoever he is, has almost the power of a high court. There is no appeal process in this structure. I looked carefully through it. We made a number of points during the steering committee that something should be included to allow a sort of ad hoc tribunal or some other structure. In this way, serious problems and decisions dealt with by the Minister can be reviewed by a real committee without going to the high cost of the Supreme Court. This could be a killing process, as you heard, for the small municipalities and public groups to take a case that far, and fighting the huge

[Translation]

Les municipalités n'ont-elles aucun rôle à jouer à ce comité? Pourquoi? Pourquoi ne pas nommer des membres provenant des municipalités, de la Fédération, un membre du grand public, un membre d'un organisme technique comme, par exemple, le Institute of Risk Analysis? On pourrait alors vraiment parler d'équilibre.

Quel va être le résultat des décisions de ce comité consultatif? Car il est certain que le point de vue des chemins de fer sera majoritaire. Dans tous les organismes où j'ai siégé, il faut que je puisse représenter une partie de l'opinion publique canadienne, or, partout, le point de vue majoritaire est celui des chemins de fer.

Je ne dis pas cela pour critiquer, car certains directeurs des compagnies de chemins de fer comprennent bien la situation, ils savent ce qui en est, et je m'entends très bien avec eux. Mais ce n'est pas le cas pour tous; il y en a qui sont très étroits d'esprit et qui ne pensent qu'au profit. Nous estimons que les Chemins de fer devraient être indépendants et qu'ils devraient s'autoréglementer. Il ne faut pas oublier cependant qu'ils ont certaines responsabilités.

Si les Chemins de fer veulent être indépendants, il faut que les municipalités et les gouvernements régionaux le soient également, il faut que leurs droits soient reconnus et protégés. J'estime qu'il incombe au Parlement de protéger ces autres groupes et j'espère qu'à la suite des audiences, le comité recommandera que le public participe au processus consultatif afin d'en arriver à un système beaucoup mieux équilibré.

Six membres du comité consultatif représentent l'industrie des chemins de fer. Le ministre pourrait en nommer deux ou quatre autres provenant d'autres secteurs, ce qui laisserait de toute façon au secteur des chemins de fer la majorité, ce qui est presque inévitable. Il est très important que le public soit représenté, et j'espère que le Comité en tiendra compte.

J'aimerais maintenant aborder une autre question très importante, monsieur le président. Le ministre des Transports, dans le cadre de cette loi sur la sécurité ferroviaire, est investi de pouvoirs qui sont semblables à ceux d'une cour supérieure. Aucun processus d'appel n'est prévu. J'ai étudié le projet de loi de fond en comble et je n'ai vu aucun signe d'un tel processus. Au cours des réunions du comité de direction, nous avons présenté différents arguments, nous avons dit qu'un tribunal ad hoc devrait pouvoir être établi, ou toute autre structure du même genre. De cette façon, les problèmes et décisions importantes du ministre pourraient être étudiées par une véritable commission au lieu d'être directement référés à

[Texte]

treasury of the railways. Invariably they say they you cannot do it and have to give up. I think that is unfair.

These are the major points I wanted to make, Mr. Chairman. There are others, but I think you have the brief. If there are any questions, we would certainly be glad to answer them.

The Chairman: You have summarized them well on page 28, for the benefit of the members. I appreciate you paraphrasing the contents of your brief, Mr. Morrison. In the first part, it gives a very good history in terms of some of the problems of the past, which is the basis for your recommendations today. I know members will enjoy it when they have more time to read the full brief.

Mr. Tobin: I want to ask first a very standard question of our witnesses today from M-TRAC, Mr. Morrison and Mr. Behrend. Can you explain for the benefit of the committee M-TRAC's organizational structure and where it finds its information, support, and so on?

Mr. Morrison: Mr. Tobin, the M-TRAC organization is a voluntary group of people who are lay and professional people combined. It is an outgrowth of the Mississauga derailment of 1979. Mr. Behrend is one of the founding members; he is a professional engineer. They saw the real concern and dedicated themselves—without payment and giving up their personal time—to try to find means of preventing that kind of disaster happening again.

Over the years it has been a rewarding experience for me—I joined later—to see the number of community groups that have grown to support the M-TRAC position. In addition, we have between 25 and 35 community groups now who directly support the M-TRAC organization, and I think we have 14 directors. They represent the whole metro area, from Etobicoke to Scarborough. In addition to that, we get funding from the municipalities of Metro Toronto, the Ontario government, and the community groups.

We have participated in the show-cause hearing of 1980-81. We were at the Canadian Grain Commission hearing. We were at the accident investigation in Winnipeg, the caboose-less hearings almost right across the country, the milling yard investigation. We have strong representation and people in Washington. We have made frequent trips, and are recognized by the National Transportation Safety Board who provide us with material. And I can say that our technical group consists of the highest group of scientists in this country, who provide their time without charge.

[Traduction]

la Cour suprême, ce qui peut être extrêmement onéreux. Des petites municipalités et groupes de citoyens ne peuvent généralement se payer le luxe d'un tel appel et doivent souvent abandonner les démarches, ce qui est injuste.

Cela conclut les arguments que je voulais vous présenter, monsieur le président. Il y en a d'autres, mais vous pourrez les trouver dans mon mémoire. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président: Vous avez très bien résumé ces différents arguments à la page 28 de votre mémoire. Je vous remercie de nous avoir donné les grandes lignes de celui-ci, monsieur Morrison. Dans la première partie de votre mémoire, vous nous donnez une excellente rétrospective des problèmes qui ont d'ailleurs suscité les recommandations que vous formulez aujourd'hui. Les membres du Comité seront certainement heureux de pouvoir se reporter à votre mémoire.

M. Tobin: J'aimerais poser une question très simple à nos représentants de M-TRAC, MM. Morrison et Behrend. Pourriez-vous nous expliquer comment fonctionne votre organisation, M-TRAC, où celle-ci obtient ses renseignements, son appui, etc?

M. Morrison: Monsieur Tobin, le M-TRAC rassemble différents bénévoles profanes et professionnels. Notre organisation est née à la suite du déraillement de Mississauga en 1979. M. Behrend est un des membres fondateurs. Il est ingénieur professionnel. M-TRAC a compris quel était le problème et a décidé de consacrer son temps et son énergie à prévenir des désastres semblables à celui qui aurait pu survenir en 1979. Ces personnes contribuent à l'organisation de façon bénévole.

J'ai moi-même adhéré à M-TRAC quelques années après sa fondation; un nombre de groupes communautaires ont par la suite appuyé la position de M-TRAC. De plus, 25 à 35 groupes communautaires appuient directement M-TRAC, dont le conseil d'administration se compose de 14 personnes, qui représentent toute la région métropolitaine, d'Etobicoke à Scarborough. De plus, nous obtenons du financement des municipalités de l'agglomération de Toronto, du gouvernement de l'Ontario et des groupes communautaires.

Nous avons participé aux audiences de la cause type en 1980-1981. Nous avons également assisté à l'audience de la Commission canadienne des grains. Nous étions présents lors de l'enquête sur l'accident, à Winnipeg, aux audiences qui ont eu lieu, presque partout au pays, sur les trains sans wagon de queue, à l'enquête sur le centre de fraissage. Nous sommes bien représentés à Washington. Nous avons fait plusieurs voyages, nous sommes reconnus par le National transportation Safety Board, par l'entremise de qui nous obtenons des documents. Tout ce que je peux vous dire, c'est que notre groupe technique

[Text]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I asked Mr. Morrison to do that because I wanted members to be aware of the expertise that is entailed in the M-TRAC organization. It is disinterested in the sense that it has no corporate entity, municipal or otherwise; it really is a citizens' group concerned about rail safety, and I thought that should be on the record for all members.

The Chairman: I am glad it is on the record, but just one point you made. . . The funding comes from municipalities and the province, does it not?

Mr. Morrison: Right. Yes, through grants.

The Chairman: That is right, yes.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am making the point that it is nevertheless a disinterested organization in the sense it is not a child of any particular interest or group other than public, public at large and public safety.

I asked the Federation of Municipalities whether or not they had a problem in the act of separating safety regulation from economic regulation—which we could all agree is a good thing—with putting the responsibility for safety regulation in the hands of the Minister. After all, he is the author, or at least he is responsible for carrying out deregulation in this country, and deregulation carries with it certain intrinsic economic pressures on the railways to be leaner and meaner, to cut costs and so on to compete. So I repeat that question to you. You make some reference to it in the earlier part of your brief when you talk about the need for a commissioner of safety. Can you comment for the committee?

Mr. Morrison: You see, maybe we are partly responsible for this whole process, because in representing the public at these various quasi-judicial hearings we found that the Railway Transport Committee wore all these numbers of hats. Sometimes you could almost see, obviously, that they were defending themselves because their regulations or inspection was not adequate, and this is a factor in the accident that occurred.

We had one occasion, Mr. Tobin, that was very serious. It really shocked me when I saw what the process was in this investigation. It was so bloody awful, to be very blunt about it, that we conferred with people inside Parliament. We made a submission to the Privy Council, and that submission is probably available. We condemned the whole process and said something had to be done about it. As a result of that, maybe we influenced some thinking inside the people who were in charge, and they decided that there has to be a separation, that this whole group of people who were involved in the previous process maybe had to be dismissed and replaced to get an effective,

[Translation]

comprend des groupes de chercheurs des plus compétents au pays, qui nous consacrent du temps sans être payés.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai demandé à M. Morrison de nous en parler parce que je voulais que les membres du Comité sachent quelle compétence se retrouve au sein de l'organisation M-TRAC. Il s'agit d'une organisation désintéressée en ce sens qu'elle n'est pas une personne morale, municipale ou autre, elle se compose en réalité d'un groupe de citoyens qui se préoccupent de la sécurité ferroviaire. J'ai cru bon, pour la gouverne de tous les membres du Comité, de faire consigner ces remarques au procès-verbal.

Le président: J'en suis heureux, mais vous avez dit à un autre sujet. . . Le financement provient des municipalités et de la province, n'est-ce pas?

M. Morrison: C'est exact, par le biais de subventions.

Le président: Oui, c'est bien cela.

M. Tobin: Monsieur le président, je signale qu'il s'agit néanmoins d'une organisation désintéressée en ce sens qu'elle appartient à aucun intérêt ou groupe particulier sauf au public, au grand public et à la sécurité publique.

J'ai demandé à la Fédération des municipalités si elle éprouvait de la difficulté à distinguer la réglementation de sécurité de la réglementation économique—qui, nous sommes tous d'accord, est une bonne chose—en plaçant entre les mains du ministre la responsabilité du règlement en matière de sécurité. Il en est l'auteur, après tout, ou du moins il est chargé d'introduire la déréglementation au pays. Cette déréglementation exerce des pressions économiques intrinsèques sur les chemins de fer pour qu'ils fassent montre d'austérité, réduisent les coûts et soient plus concurrentiels. Je vous répète donc ma question. Vous y avez fait allusion au tout début de votre mémoire lorsque vous avez parlé de la nécessité d'avoir un commissaire de la sécurité. Pouvez-vous nous donner plus de précisions?

M. Morrison: Vous savez que nous sommes peut-être en partie responsables de tout ce processus, étant donné que nous représentons le public à diverses audiences quasi-judiciaires et nous nous sommes rendu compte que le Comité des transports ferroviaires assumait à la fois toutes ces responsabilités. On peut parfois se rendre compte, qu'ils se défendent parce que leurs règlements ou leurs inspections ne sont pas adéquats, et c'est un facteur qui a joué dans l'accident en question.

Les choses ont été très sérieuses en une occasion, monsieur Tobin. J'en étais vraiment choqué lorsque je me suis rendu compte du processus de l'enquête. C'était tout simplement terrible, et je ne m'en cache pas, nous avons communiqué avec certaines personnes au Parlement. Nous avons présenté un mémoire au Conseil privé, vous pouvez probablement en avoir copie. Nous avons condamné le processus et déclaré qu'il fallait faire quelque chose à ce sujet. À la suite de cela, nous avons peut-être influencé des gens de l'intérieur qui étaient responsables; ils ont donc décidé qu'il devait y avoir séparation, qu'un groupe de personnes mêlées au

[Texte]

balanced, and fair judgment. So to that extent we were concerned, and we welcomed the idea that there is going to be a restructuring.

Unless something comes out of this committee, to be honest about it, I am not sure this process is going to be any better. I am a little concerned that there is going to be a slippage. Not only does the Minister wear two hats, but being a very busy Minister with a huge job on his hands he decides to allocate this to some advisory group who turn out to be shippers and carriers, as he has in one case right now—it is in our brief, we make no secret about it—and accepts their recommendation as his judgment. It is frightening a bit that in fact what we will get is maybe a very unbalanced decision.

• 1130

Mr. Tobin: Mr. Morrison, thank you for your comment in that particular area of concern. I tell you that I take your recommendation on clause 44, and I think you will find there is support around the table for ensuring, as Mr. Taylor was saying earlier, that there is a more balanced approach to this Railway Safety Consultative Committee than simply having a lopsided representation by the industry.

I want to go to another matter. When the railways were before this committee, both CN and CP—I cannot recall which, but one of them made it their major point and another made it a secondary point—expressed a great deal of concern about railway safety inspectors. You say on page 4 that the role of the rail safety inspector is crucial in the development of good rail safety practices. We heard comments to the effect that the safety inspector ought to have his powers curtailed; that when he finds a problem he ought to speak to the nearest management person and then have them look after the problem, because after all, it is the railway's job to run the railway, not the safety inspector's; that more stringent criteria ought to be established in tests and so on for who can be a safety inspector; that they had too many arbitrary powers merely to shut down an operation.

There was almost a tone of hostility expressed, at least in my judgment, by the railways for railway inspectors, and there were some specific recommendations—I do not have them in front of me—about curtailing the powers of inspectors, that the inspector would have to get a second opinion, that every time he filed—

Mr. Benjamin: In the middle of the night.

Mr. Tobin: In the middle of the night. Every time he filed a complaint, it would be subject to a review. He would have to stand the test of a review to ensure that he

[Traduction]

processus précédent devaient être renvoyées ou remplacées pour pouvoir obtenir un jugement juste, efficace et bien équilibré. Voilà dans quelle mesure nous nous sommes préoccupés de la chose, et nous accueillons avec joie l'idée qu'il y aura une restructuration.

À moins que le Comité ne prenne des décisions, et je serai honnête avec vous, je ne crois pas que ce processus sera meilleur. Je crains qu'il y ait cafouillage. Non seulement le ministre assume une double responsabilité, mais étant donné qu'il est très occupé et qu'il a un travail énorme sur les bras, il a décidé de confier cette tâche à un groupe consultatif. Or ce dernier se compose d'expéditeurs et de transporteurs, et jusqu'à maintenant—nous le disons dans notre mémoire, ce n'est pas un secret—il a accepté leurs recommandations. C'est un peu inquiétant, car ce que nous allons obtenir sera probablement une décision très mal équilibrée.

M. Tobin: Monsieur Morrison, merci pour vos observations à ce sujet. Je peux vous assurer que je prends note de votre recommandation au sujet de l'article 44, et vous constaterez, comme M. Taylor l'a dit plus tôt, que pour beaucoup d'entre nous, c'est un système bien préférable pour le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire que cet autre système, où l'industrie est représentée d'une façon assez bancal.

Je change maintenant de sujet. Quand les chemins de fer ont comparu devant le Comité, le CN ou le CP, je ne sais plus très bien lequel, a déclaré que les inspecteurs de la sécurité ferroviaire étaient le sujet le plus important; pour l'autre compagnie, c'était un sujet plus secondaire. À la page 4, vous dites que le rôle de l'inspecteur de sécurité est crucial pour l'observance de bonnes pratiques en matière de sécurité. On nous a dit que les pouvoirs de l'inspecteur de sécurité devaient être réduits, qu'en présence d'un problème celui-ci devait s'adresser à l'administrateur le plus proche et lui demander d'étudier le problème. Après tout, c'est à la compagnie d'administrer les services ferroviaires et non à l'inspecteur de la sécurité. On nous a dit également que les examens d'entrée pour devenir inspecteur de sécurité n'étaient pas suffisamment sévères et que ceux-ci avaient trop de pouvoirs puisqu'ils pouvaient interrompre arbitrairement certaines opérations.

J'ai eu l'impression que les administrateurs des chemins de fer avaient une certaine hostilité envers les inspecteurs de la sécurité et ils avaient des recommandations, que je n'ai pas sous les yeux, destinées à réduire leurs pouvoirs prévoyant que les inspecteurs seraient tenus de demander l'opinion d'une autre personne, que les plaintes. . .

M. Benjamin: Au milieu de la nuit.

M. Tobin: Au milieu de la nuit. Que les plaintes formulées par l'inspecteur feraient l'objet d'une révision. Les décisions de l'inspecteur devaient être contrôlées pour

[Text]

judged correctly, and if he judged incorrectly it should be grounds for dismissal and so on.

Now, it is my view that if you put those kinds of qualifiers on a safety inspector's job, if he errs he will err on the side of the railway and the side of economic regulation, not on the side of safety. Certainly the fact that a guy made a wrong judgment call in the interest of safety or erred on the side of safety is not adequate grounds for dismissal. But to me, this was one of the major points the railways raised and one of the major changes they want to see in the bill. Would you care to comment on that?

Mr. Morrison: I heard about that, Mr. Tobin, and it came up in the steering committee. I expressed my view that just because you decide to give a policeman a gun, he is not going to shoot everyone on the block. I do not think that actually happens. These people who are going to be appointed as safety inspectors are going to be reasonable, qualified people. I understand we are going to elevate their qualifications to ensure that they have the correct technical qualifications, but they must have support at the home office. They must have support. They go in there and say your practices in these wheel renewals are not adequate; stop what you are doing and do what I tell you or we will close down your shop. That is a drastic action, but I am just giving you an example. He has that power, and he can get on the rail and he can stop the railway from moving, if necessary, if he finds an unsafe practice.

In the United States they have an even stronger practice. They hand out traffic tickets right out there in the municipalities. They have the power in municipalities. In the United States they have a hell of a lot more power in the municipalities than we have here in Canada.

So to curtail the inspector's power is to cripple the guy, and I think the railways would like to see that happen. If you support that, you effectively have crippled his powers. I hope that does not take place.

Mr. Tobin: To go back to clause 44 on the Railway Safety Consultative Committee, of course it is not the only committee that exists for giving advice to the Minister, but it is one of a number. What in your mind is the proper balance to be struck in establishing this kind of committee?

Mr. Morrison: I would say a proper balance is where the rail industry has 50% of the make-up and the other portions of society, including the Minister's own department and the municipalities and regional governments—maybe emergency response people, technical bodies, environmental and other parties—should have the other 50%. That would be ideal. I do not see it happening because the railways are not going to allow it to happen. To be blunt about it, I think the railways have too much political power in this country.

[Translation]

qu'on puisse juger de leur justification et qu'une plainte injustifiée pourrait donner lieu à un renvoi de l'inspecteur, etc.

Eh bien à mon avis, si vous imposez ces restrictions à l'inspecteur de la sécurité, il aura tendance à pencher systématiquement du côté de la compagnie et de la réglementation économique, et non pas du côté de la sécurité. Je vois mal comment on peut renvoyer quelqu'un sous prétexte qu'il a fait une erreur et qu'il a penché trop fort du côté de la sécurité. Or, c'était un des principaux arguments des compagnies, un des principaux changements qu'elles réclamaient. Qu'en pensez-vous?

M. Morrison: Monsieur Tobin, j'en ai entendu parler, et la question a été soulevée au comité directeur. J'ai expliqué que ce n'est pas parce qu'un policier a un revolver qu'il en profitera pour abattre tous les passants qu'il rencontre. Les choses ne se passent pas de cette façon-là. Les gens qui seront nommés inspecteur de la sécurité seront des gens raisonnables, qualifiés. Je crois comprendre qu'on exigera de meilleures qualifications, en particulier d'ordre technique, mais ils auront besoin également du soutien de leurs supérieurs. Ce soutien est indispensable. Ils seront appelés à déclarer: votre système de remplacement des roues n'est pas suffisant, vous devez en changer, ou nous vous obligerons à fermer. C'est un exemple extrême, mais c'est un exemple. L'inspecteur a ce pouvoir, il peut empêcher les trains de circuler s'il découvre une procédure qui ne respecte pas les normes de sécurité.

Aux États-Unis, cela va encore plus loin. Les municipalités mêmes ont le pouvoir de délivrer des contraventions pour infraction à la circulation. Aux États-Unis, il y a beaucoup plus de pouvoirs dans les municipalités qu'ici au Canada.

Par conséquent, si vous réduisez les pouvoirs de l'inspecteur, vous lui liez les mains, et je crois que les compagnies seraient heureuses de voir ce qui se produirait. Si vous faites cela, vous lui liez les mains. J'espère que cela ne se produira pas.

M. Tobin: Je reviens à l'article 44 sur le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire. Bien sûr, ce n'est pas le seul comité qui soit appelé à donner des conseils au ministre, il y en a d'autres. À votre avis, comment faut-il équilibrer les pouvoirs dans ce type de comité?

M. Morrison: Je pense que l'industrie ferroviaire devrait avoir 50 p. 100 des voix, l'autre moitié représentant certains secteurs de la société, dont le ministère, les municipalités, les gouvernements régionaux et, peut-être, les gens chargés des mesures d'urgence, techniciens, spécialistes de l'environnement, entre autres. Ce serait l'idéal. Je n'ai pas l'impression que cela se réalisera parce que les chemins de fer ne le permettront pas. Pour être franc, je crois que les chemins de fer ont trop de pouvoirs politiques dans ce pays.

[Texte]

Mr. Tobin: You are not suggesting that the railways. . .

Mr. Morrison: Mr. Tobin, to be realistic about it, I am suggesting that the railways have terrific influence in Ottawa, and they have had it for a number of years, one government after another government. Whether or not you want to recognize it or accept it, I am making this statement. I am not saying it is bad, and I am not criticizing it, but it is a fact, a realistic cold fact. That is the way you have to deal with them. We have persuaded them in a lot of ways to move forward, and I think to a great extent you have to give them credit, they are moving forward. But the fact is that if you allow this thing to take place where they have all the power and all the control, you are not going to see much progress.

• 1135

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: I want to compliment you on a very thoughtful brief. I cannot say I agree 100%, but I certainly agree with most of it. In looking through your summary of recommendations, I want to particularly compliment you on a very thoughtful and compassionate section on punishing the offender. I read that what you are in effect doing is calling for an end to scapegoating. From my own experience of a mishap, some little section foreman or a brakeman or a conductor gets the blame and the officers who allowed something to happen or failed to do something, as you say, go on to a golden retirement with glory. I appreciate those remarks of yours very much, particularly the paragraph at the top of page 20:

On the other hand, if the health of a valued employee begins to fail after years of service, that is no reason to demote or dismiss him. And those who need rehabilitation should get it, with company support.

Would you agree that we should have a requirement in this legislation upon the railroads to implement a negotiated employee assistance program?

Mr. Morrison: I am not sure of the word "negotiated", because that is out of my domain.

Mr. Benjamin: Well, let me explain. The railway brotherhoods have been trying for years to get that, for a lot of years—even when I was still there—and got nowhere. Where there is a program in place it has been arbitrarily done by the railroad with little or no consultation, and the participation of employees is minimal, except those who practically get told they are going to participate or they are fired.

Mr. Morrison: Right.

Mr. Benjamin: Now, surely that is not good enough. And I do not see how this will happen in a meaningful way, on a program that is mutually agreeable and has been negotiated between the employees and the employers.

[Traduction]

M. Tobin: Vous ne voulez pas dire que les compagnies. . .

M. Morrison: Monsieur Tobin, il faut être réaliste, je pense que les compagnies ont une influence énorme à Ottawa, que cette situation dure depuis des années, gouvernement après gouvernement. Que nous le voulions ou non, que nous l'acceptions ou pas, c'est ce que je pense. Ce n'est pas forcément mauvais, je ne critique pas, mais c'est un fait, un fait indéniable. C'est sur cette base qu'il faut les aborder. Souvent, nous avons réussi à les persuader d'évoluer, et dans une grande mesure, il faut le reconnaître, elles ont évolué. Mais il ne faut pas se faire d'illusions, si vous leur accordez tous les pouvoirs et un contrôle absolu, les choses n'évolueront plus très vite.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Je vous remercie pour ce mémoire très réfléchi que je n'approuve pas absolument sans réserve, mais que j'approuve tout de même dans l'ensemble. En parcourant le résumé de vos recommandations, je vous félicite en particulier pour le passage sur les punitions en cas d'infraction qui témoignent de beaucoup de compassion. En fait, vous voulez qu'il n'y ait plus de bouc émissaire. J'ai eu l'occasion d'assister personnellement à un incident, un petit contremaître, un serre-frein ou un conducteur qui avait été blâmé alors que les responsables, ceux qui avaient fermé les yeux ou qui ne s'étaient pas donné la peine de faire quelque chose, prenaient leur retraite avec tous les honneurs. J'apprécie beaucoup ces observations, surtout le paragraphe en haut de la page 20:

D'autre part, ce n'est pas parce que la santé d'un employé de valeur décline après des années de service qu'on peut le rétrograder ou le renvoyer. Ceux qui souffrent d'une incapacité doivent être aidés avec le soutien financier de la compagnie.

Pensez-vous que cette loi devrait obliger les compagnies à adopter un programme négocié d'aide aux employés?

M. Morrison: Je ne suis pas certain du terme «négocié» car cela échappe à ma compétence.

M. Benjamin: Je vais vous expliquer. Les fraternités du rail essaient depuis des années—elles avaient déjà commencé quand j'y étais—d'obtenir cela sans aucun résultat. Il y a un programme qui a été mis en place arbitrairement par les chemins de fer pratiquement sans consultation, mais les employés n'y participent presque pas, sauf lorsqu'on les menace de renvoi.

M. Morrison: C'est exact.

M. Benjamin: Vous n'allez pas me dire que cela est suffisant. Je ne vois pas comment cela peut fonctionner, à moins d'un programme accepté par les employés et par les employeurs à la suite de négociations.

[Text]

Mr. Morrison: I agree that there should be a consultation, that there should be a consultative process inside, with the employer and employee fully understanding each other and supporting and agreeing with each other on what should be done.

There may be cases, Mr. Benjamin—and this is not being critical of the employees—where one man would like to cover up for another guy who had a couple of drinks the night before. I have seen it in other industries as well, a sort of protective thing. You will not get many cases, I do not think, where employees say this guy next door has just had an extra drink or two and should not be on this train. I think the most likely thing would be, under the terms of brotherhood, to protect the guy and maybe even do his job for him. I do not know, I am just saying that; maybe it does not happen. It may happen only in one or two cases.

But I think you are right; there has to be a complete mutual understanding between management and labour that where these problems exist there should be a recognized process, and there should not be any embarrassment about it—they should be done and they understand each other on what has to be done.

Mr. Benjamin: I presume you are aware that in the case of some U.S. railways now there is—and it even comes up into Canada with the old Chesapeake and Ohio—a negotiated employee assistance plan in place, and full co-operation and working between employees and management.

Mr. Morrison: Yes. I think in that case there was financial assistance or financial need involved in terms of sending him to some institution, or something like that. And I think that is right, there should be; that could very easily be part of the negotiated process.

Mr. Benjamin: When you talk about restoring the appeal process and establishing an appeals panel, this is one area where I have some doubts about the position you have taken. Under our parliamentary system of democracy, the final responsibility rests with the Minister and with the government; they are the final arbiter. Now, the old system was that when any committee of the CTC made a ruling, the Minister and the Governor in Council still had the power, by way of appeal, to rescind, amend, delete, or disapprove of, or accept a ruling of the CTC, or any committee thereof. You seem to have put that the other way around. In establishing an appeals panel to a ministerial decision, you then usurp the constitutional responsibility of the Minister. Do you not think it would be better to have an appeal procedure in place? Because you recommended earlier establishing a commissioner of safety with delegated powers fixed by law.

[Translation]

M. Morrison: Je suis d'accord, la consultation est nécessaire, il faut absolument que l'employeur et l'employé se comprennent parfaitement, se soutiennent mutuellement, et se mettent d'accord sur ce qui doit être fait.

Sans vouloir critiquer les employés, monsieur Benjamin, il peut arriver que l'un deux accepte de remplacer un collègue qui a trop bu la veille. Cela se produit dans d'autres secteurs: les gens se protègent mutuellement. Vous ne verrez pas souvent quelqu'un prévenir son supérieur que Untel a un peu trop bu et qu'il ne devrait pas être à bord du train. La fraternité étant ce qu'elle est, il est plus probable qu'on cherchera à protéger cette personne, éventuellement à faire le travail à sa place. Je ne sais pas, peut-être que les choses ne se passent pas de cette façon-là. Peut-être qu'il s'agit de cas isolés.

Mais je crois que vous avez raison, il faut absolument que la direction et les employés soient bien d'accord sur la nature du problème et sur le moyen d'y remédier. C'est un sujet où il ne doit pas y avoir de gêne, où les parties doivent être bien d'accord, en particulier sur les procédures à suivre.

M. Benjamin: Vous devez savoir que certaines compagnies de chemins de fer américaines—dont certaines remontent jusqu'au Canada, en particulier l'ancienne Chesapeake and Ohio—ont un régime négocié d'aide aux employés qui témoigne d'une pleine coopération entre les employés et l'administration.

M. Morrison: Oui. Et dans ce cas, des termes financiers sont prévus, les employés peuvent être envoyés dans une institution, quelque chose de ce genre, ce qui me semble tout à fait justifié, parfaitement normal et qui peut facilement être négocié.

M. Benjamin: Vous parlez de rétablir la procédure d'appel et de créer une commission d'appel et c'est une des choses que je ne suis pas sûr d'approuver. Dans notre démocratie parlementaire, la responsabilité appartient en dernier ressort au ministre et au gouvernement; ce sont les arbitres suprême. Dans l'ancien système, lorsqu'un comité de la CTC prenait une décision, le ministre et le gouverneur en conseil avaient encore la possibilité de revenir sur cette décision, de l'annuler, de la modifier, de la désapprouver ou de la confirmer dans le cadre d'un appel. Apparemment, vous avez renversé la procédure. En créant une commission d'appel qui est au-dessus du ministre, vous usurpez la responsabilité constitutionnelle de celui-ci. Ne pensez-vous pas qu'une procédure d'appel serait préférable? En effet, avant cela vous recommandez la création d'un poste de commissaire à la sécurité avec une délégation de pouvoirs prévue par la loi.

• 1140

Mr. Morrison: Or by delegate through the Minister.

M. Morrison: Ou une délégation qui passe par le ministre.

[Texte]

Mr. Benjamin: But if you had that commissioner, and he makes a decision, then you could have an appeals panel on those decisions of the commissioner.

Mr. Morrison: Before it goes to the Minister?

Mr. Benjamin: Before it goes to the Minister. If the appeals panel overturns or agrees with your suggested commissioner of safety, the final authority still rests with the Minister. Do you not think that would be a better sequence?

Mr. Morrison: I was thinking in terms of the old system whereby the decision of the Railway Transport Committee, order given, can be reviewed by the review committee of the Canadian Transport Commission, and from there it can go to the Governor in Council. If in fact we still retain the Governor in Council as one of the appeal processes in this Railway Safety Act, you would still have a move away from one Minister into what in effect is the Cabinet, or a portion of the Cabinet. At least you would have an extra body reviewing what the Minister had done. You never know, some Minister might have some reason for doing something which the rest of the Cabinet may not agree with.

I like your idea very much, Les. I like your idea that there should be an appeal process, maybe directly from the commissioner.

Mr. Benjamin: There is nothing to stop the Minister from appointing. . . Who is going to appoint this appeals panel? There is nothing to stop him from appointing a tame panel. It is just window dressing.

Mr. Morrison: Or the Cabinet simply agrees with the Minister in every case, not to embarrass him.

Mr. Benjamin: The situation before, at least the appeal process was there; you could appeal to the CTC. That was the first step after a CTC decision. You could appeal to the CTC, and if that failed you could then appeal to the Minister and the Governor in Council. So you had two steps of appeal there. Now, it did not work too often, but it seems to me that is the more proper way for it to be, rather than giving somebody the authority. . . No Minister and no government with any self-respect is going to hold still for some independent body having the power to overrule a Cabinet Minister or overrule a decision of the Cabinet; no way.

Mr. Morrison: But would the Minister allow the Cabinet to review the process? I know the Minister does take certain decisions to the Cabinet. He makes the decision on his own, and then decides he must have approval of the Cabinet. We are not quarreling with you, Mr. Benjamin. I do not mind your process, as long as there is an extra body in there separating the Minister from the—

Mr. Benjamin: That is independent. I like your idea of a safety commissioner with full authority, but an independent body separate from that to look after appeals.

[Traduction]

M. Benjamin: Mais si vous créez ce poste, que le commissaire prend une décision, on pourrait porter cette décision devant la commission d'appel.

M. Morrison: Avant de la soumettre au ministre?

M. Benjamin: Avant de la soumettre au ministre. Que la commission d'appel confirme ou rejette la décision de votre commissaire à la sécurité, c'est tout de même le ministre qui a le dernier mot. Ne pensez-vous pas que cette procédure serait préférable?

M. Morrison: Je pensais à l'ancien système où les ordres du Comité des transports ferroviaires pouvaient être revus par le Comité de révision de la Commission canadienne des transports avant d'être soumis au gouverneur en conseil. Si cette loi sur la sécurité ferroviaire conserve l'instance du gouverneur en conseil, on s'écarte tout de même du ministre pour se rapprocher du cabinet ou de certains éléments dans le cabinet. Cela aurait au moins l'avantage d'un palier supplémentaire pour contrôler les décisions du ministre. On ne sait jamais, un ministre peut avoir des raisons qui ne sont pas approuvées par le reste du cabinet.

J'aime beaucoup votre idée, Les. Cette idée d'une procédure d'appel, peut être tout de suite après le commissaire.

M. Benjamin: Rien n'empêche le ministre de nommer. . . Qui va nommer cette commission d'appel? Rien ne l'empêche de nommer des gens qui le suivront. C'est pour la galerie.

M. Morrison: Ou bien le cabinet peut suivre le ministre dans tous les cas, simplement pour ne pas l'embarrasser.

M. Benjamin: Dans le passé, il y avait au moins la procédure d'appel, il était toujours possible de faire appel devant la CTC. C'était le premier palier après la décision de la CTC. Vous pouviez faire appel et, en cas d'échec, vous adresser au ministre et au gouverneur en conseil. Vous aviez donc deux recours. Cela dit, on ne les utilisait pas très souvent mais il me semble préférable, au lieu de donner le pouvoir à quelqu'un. . . Aucun ministre, aucun gouvernement qui se respecte n'acceptera qu'un organisme indépendant puisse renverser une décision d'un ministre du cabinet ou une décision du cabinet. C'est impossible.

M. Morrison: Mais le ministre accepterait-il que le cabinet contrôle le processus? Je sais que le ministre soumet certaines décisions au cabinet. Il prend seul les décisions, puis il sollicite l'approbation du cabinet. Je n'ai rien contre votre système, monsieur Benjamin, à condition qu'il y ait un palier intermédiaire entre le ministre et. . .

M. Benjamin: Une instance indépendante. J'aime votre idée d'un commissaire à la sécurité avec les pleins pouvoirs, mais un organisme indépendant le sépare des procédures d'appel.

[Text]

Mr. Morrison: Yes, if necessary.

Mr. Benjamin: It would take some of the load off the Minister.

Mr. Morrison: There may be trivial things where an appeal is only done for the purpose of delaying action. You have to separate that. But where there is a real vital decision taking place which is going to affect the lives of thousands of people, I think it is only fair, under our system, that there should be an appeal process of some kind.

Mr. Benjamin: I take it from the tenor of your remarks that because of the history of the influence and power of economics, politics, or whatever else the railroads have had for the last 120 years, that you... In between the lines, what I read was that they should be treated as a public utility and made to govern themselves accordingly, not as some separate entity answerable to hardly anybody.

• 1145

Mr. Morrison: I could not agree with you more. They have to be a completely responsible industrial section of our society. We are vitally in need of rail transportation. CP has to answer to its shareholders. They have every right to provide their shareholders with the best return they can get, but they should not impose heavy risks on the public. The public cannot respond because the law prevents them from doing so.

Mr. Benjamin: I feel sorry for the poor shareholders of CPR. I have been tempted to buy one share and go to an annual meeting to ask some questions, because the shareholder is never told a lot of stuff.

Mr. Belsher: It will be interesting to reread Mr. Benjamin's summation, where he was suggesting that the Governor in Council should be overridden by a body that they appointed themselves.

Mr. Benjamin: I told them that was the wrong way around. Do not put words in my mouth.

Mr. Belsher: Talking about section 3, you use the words, "priority", "optimum", and "maximum" in describing safety. Actually in Bill C-18, the National Transportation Act, I believe we did talk about the highest priority with regard to safety.

This bill is the policy statement that flows out of the National Transportation Act. I am wondering about the wisdom of just throwing adjectives in here in order to try to get a better interpretation of the National Transportation Act.

Mr. Morrison: You must recognize that we are not innocent parties in this thing. We participated in the National Transportation Act process. We had a hell of a time, but we finally got the word "safety" in it. We were the ones who got the word "safety" in there.

[Translation]

M. Morrison: Oui, si nécessaire.

M. Benjamin: Cela déchargerait quelque peu le ministre.

M. Morrison: Il peut arriver qu'un appel serve de prétexte, serve uniquement à temporiser. Il faut faire une séparation. Mais l'important, c'est la décision, elle peut être vitale et influencer l'existence de milliers de personnes. Dans ces conditions, une procédure d'appel se justifie parfaitement.

M. Benjamin: D'après ce que vous dites, les circonstances historiques, depuis 120 ans, ont donné aux chemins de fer une influence, un pouvoir économique, politique, etc. . . Quand on lit entre les lignes, on voit qu'à votre avis les compagnies doivent être traitées comme un service public, qu'il faut les obliger à s'administrer comme un service public et non pas comme des entités autonomes, sans responsabilité envers qui que ce soit.

M. Morrison: Je suis entièrement d'accord avec vous. C'est un secteur industriel de notre société qui doit faire preuve d'un grand sens des responsabilités. Pour nous, le transport ferroviaire est vital. Le CP est responsable devant ses actionnaires. Il a parfaitement le droit de leur verser les dividendes les plus élevés possibles, mais certainement pas aux dépens de la sécurité du public. Le public ne peut pas se défendre puisque la loi l'en empêche.

M. Benjamin: J'ai piqué des pauvres actionnaires du CP. J'avais envie d'acheter une action pour pouvoir assister à la réunion annuelle et poser des questions, parce qu'on ne dit jamais grand chose aux actionnaires.

M. Belsher: Le réquisitoire de M. Benjamin devrait être intéressant à relire, quand il disait qu'un organisme nommé par le gouverneur en Conseil devrait être en mesure d'outrepasser les décisions de celui-ci.

M. Benjamin: Je leur ai dit que c'était le contraire. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit.

M. Belsher: A propos de l'article 3, vous parlez de «priorité», «optimum» et «maximum» en décrivant la sécurité. En réalité, je crois que dans le Bill C-18, la Loi nationale sur les transports, la sécurité est une priorité absolue.

Ce bill constitue une prise de position politique qui découle de la Loi nationale sur les transports. Je me demande si c'est une bonne idée d'essayer de mieux interpréter la Loi nationale sur les transports avec tout un tas d'adjectifs.

M. Morrison: Vous devez reconnaître que nous n'en sommes pas à nos premières armes. Quand la Loi nationale sur les transports a été adoptée, nous avons joué un rôle. Nous avons eu un mal de chien, mais finalement, nous avons réussi à y faire inscrire le mot «sécurité». Si ce mot s'y trouve, c'est grâce à nous.

[Texte]

The Chairman: You put it in.

Mr. Morrison: Thank you very much, Mr. Nowlan. Mr. Nowlan was in the Chair when we brought this up, and he recognized that it had to go in there. In the steering committee process of this act, we stated there had been recognition by the previous authority that safety must have the first consideration in operating a railway. As you see from our opening statement, there is recognition by the Transport Commission of inherent danger in running a railway. There is an inherent danger in running a railway with heavy volumes of these lethal chemicals through high-density areas where the people have no chance of getting out in time. That actually happens in Canada, and it has been recognized by the scientific consultants. What does this act do to ensure that the first consideration you have in operating a railway is safety? Everybody says he subscribes to it.

Mr. Benjamin: Like motherhood.

Mr. Morrison: You all subscribe, but you look at this act, and it is not in there. We tried to get it in there. I can assure you I spent a lot of time inside the steering committee to put in the words that "the first consideration must be safety". I think they are essential here. It is an expression of the policy of the National Transportation Act, but there is nothing wrong with expressing it in very clear terms to the courts. I have consulted some judges about this, and they would like to see it in there. It is the clear intent of Parliament that when you operate a railway in Canada, the first consideration is safety—safety to the passengers, the employees, the shippers, and the carriers themselves.

Mr. Belsher: Section 3 talks about the National Transportation Act's relation to the safety of railway operations. I guess I am wondering whether it is necessary to start putting adjectives to the word "safety".

• 1150

Mr. Morrison: Just put it where it is. It is the first consideration, or the first place, or the first thing you think about, the first thing that has to be done. It is not a question of saving \$10 million by putting this line in a certain area, considering the risk. . . and we just accept the risk, or let the public accept it. It is saying the first consideration must be safety.

I am sure railways inherently in their operations tell their employees, for God's sake, whatever you do in marshalling a train of dangerous goods and so on, the first thing you think about is safety. You have to drum it into their heads every day, if necessary.

Mr. Belsher: I guess I would want to put the point across, though, that in this bill, the actual bill itself, we are dealing with an overall policy; and rather than getting down to the specifics that will flow out of this bill, one has to use a certain amount of discretion. That is why I was asking—

[Traduction]

Le président: C'est vous qui l'y avez mis.

M. Morrison: Merci beaucoup, monsieur Nowlan. M. Nowlan présidait déjà lorsque nous avons soulevé la question, et il a reconnu que ce mot avait sa place. Quand le comité directeur étudiait cette loi, nous avons déclaré que la sécurité avait déjà été reconnue comme une priorité absolue pour l'exploitation d'un chemin de fer. Comme vous le voyez dans notre déclaration d'ouverture, la Commission des transports reconnaît qu'il y a un danger inhérent à exploiter un chemin de fer. Un danger inhérent existe quand on transporte des volumes considérables de produits chimiques mortels à travers des régions à forte densité de population qu'il serait impossible d'évacuer à temps. Cette situation existe au Canada, elle a été confirmée par les experts. Dans quelle mesure cette loi accorde-t-elle vraiment la priorité aux considérations de sécurité? Tout le monde prétend que c'est le cas.

M. Benjamin: C'est une des grandes vérités.

M. Morrison: Vous le reconnaissez tous, mais si vous lisez cette loi, vous n'en trouverez pas la trace. Nous avons essayé, je vous assure que nous avons fait tout ce que nous pouvions au comité directeur pour obtenir qu'on inscrive: «la sécurité doit constituer une priorité absolue». A mon avis, c'est essentiel. C'est le reflet de la politique de la Loi nationale des transports, mais il n'y a aucun mal à le déclarer clairement aux tribunaux. J'ai consulté des juges, ils aimeraient bien que cette mention existe. C'est certainement la volonté du Parlement, que la sécurité, celle des passagers, des employés, des expéditeurs, et des transporteurs eux-mêmes constitue la priorité absolue dans les chemins de fer au Canada.

M. Belsher: L'article 3 se réfère à la Loi nationale des transports et aux dispositions relatives à la sécurité ferroviaire. Je me demande s'il est nécessaire de commencer à qualifier le concept de sécurité.

M. Morrison: Il suffit de le garder. C'est le premier souci, la priorité. Il n'est pas question d'économiser 10 millions de dollars en installant une voie dans un endroit où la sécurité du public est menacée. On dit que la sécurité vient en premier lieu.

Je suis sûr que les chemins de fer font comprendre à leurs employés, quand ils s'occupent du triage d'un train transportant des marchandises dangereuses, qu'ils doivent veiller d'abord à la sécurité. Il faut faire rentrer le message à force de répétition, si nécessaire.

M. Belsher: Je tiens à préciser que c'est un projet de loi qui fixe une orientation générale et au lieu de prévoir toutes les mesures détaillées qui en découleront, il faut accorder une certaine latitude. C'est pour cette raison que je demandais. . .

[Text]

Mr. Morrison: As long as you get into the text somewhere that the courts recognize that there is the first consideration they see, and then you take economic viability, efficiency, and so on.

We maintain—and this has been shown over and over again—that a safe railway is an efficient railway. It saves a hell of a lot of money in terms of accidents that do not happen.

Mr. Taylor: I just want to deal with one point. I enjoyed very much your comments about the consultative safety committee and the balance of that committee. The two to four people who may be appointed I suppose could include the Federation of Canadian Municipalities. But there are two other bodies I feel are very, very closely connected with this whole thing: truckers, for instance. Probably more trucks cross over railway crossings than trains, and they have a vitally important concern about safety. Hundreds of them cross over. The Canadian Trucking Association is a very responsible body. I think it would add a great deal of strength to such a committee.

There are probably even more automobiles that cross over the railway crossings than trucks. So the Canadian Automobile Association should be very, very vitally concerned about safety too. With those two bodies and the federation. . . I do not know who the fourth one would be, if four are appointed, but certainly those three have a very important spot on this consultative safety committee, in my view.

The only thing that bothers me—and the more I think about it the less I like it—is that even if there are four, there are still another seven on that committee. So there are four out of eleven. Perhaps they could carry the judgment of the other eleven; perhaps they could not. It may even then not be properly balanced. But I just wonder what you would think about those two particular organizations being added to that.

Mr. Morrison: Mr. Taylor, I would think what is crying out here is a need for an independent technical representation. Transport is the point in here, and trucks and automobiles are part of transport.

I am not saying this to be critical of the federation itself. The federation is a structure, and they might appoint one person from that federation who expresses a point of view of some portion of the federation. It does not necessarily reflect the views of all the municipalities in this country. There are differences inside the federation about certain policies. We have come away from Metro Toronto, with a population that represents 10% of the entire Canadian population, and they have a feeling that they ought to have representation, because of the difficult situations that exist in that area.

I would think myself if you looked at what Britain does, or the United States. . . We suggested here that maybe this committee ought to go down to Washington, have a talk with the American safety people, and find out

[Translation]

M. Morrison: Du moment que le texte précise pour les tribunaux que c'est le critère primordial, suivi par la viabilité, l'efficacité et ainsi de suite.

Nous soutenons, et on l'a démontré à maintes reprises, qu'un chemin de fer qui veille à la sécurité est un chemin de fer efficace. Tous les accidents qu'on évite représentent des économies considérables.

M. Taylor: J'ai seulement une observation à faire. J'ai beaucoup apprécié vos commentaires concernant le comité consultatif sur la sécurité et sa composition. Les deux à quatre personnes qui peuvent y être nommées comprendraient aussi, je suppose, des représentants de la Fédération des municipalités canadiennes. Mais il y a d'autres groupes qui auraient quelque chose à apporter, les camionneurs par exemple. Les passages à niveau sont probablement traversés par plus de camions que de trains et la sécurité est une préoccupation fondamentale pour ces centaines de camionneurs. L'Association canadienne du camionnage est un organisme très responsable qui pourrait faire un apport très utile à votre comité.

Il y a sans doute davantage de voitures que de camions qui traversent les passages à niveau. L'Association canadienne des automobilistes devrait elle aussi s'intéresser beaucoup à la sécurité. Avec ces deux organismes et la Fédération. . . Je ne sais pas qui serait le quatrième, s'il faut quatre représentants, mais j'estime que les trois que j'ai mentionnés auraient un rôle important à jouer au sein du comité consultatif sur la sécurité.

La seule chose qui me perturbe, c'est de constater que ces quatre représentants seront une minorité par rapport aux sept autres, quatre sur onze. Ils pourraient peut-être convaincre les autres, la chose n'est pas sûre. La composition n'est peut-être pas bien équilibrée. Que pensez-vous de l'inclusion de ces deux organismes?

M. Morrison: Monsieur Taylor, à mon avis, le besoin le plus pressant c'est un point de vue indépendant avec les connaissances techniques nécessaires. Après tout, c'est le domaine des transports et les camionneurs et les automobilistes en font partie.

Je n'ai rien à redire au sujet de la Fédération elle-même. Elle pourrait nommer un de ses membres qui exprime le point de vue d'un élément de la Fédération. On ne peut pas s'attendre à ce que le représentant reflète les opinions de toutes les municipalités canadiennes car il y a des divergences dans la Fédération concernant certaines politiques. Dans le Toronto métropolitain, dont la population représente 10 p. 100 de la population du Canada, on estime que la ville devrait être représentée à cause des difficultés particulières dans cette région.

On pourrait peut-être s'inspirer du modèle britannique ou américain. . . Nous avons dit que le Comité devrait peut-être se rendre à Washington pour parler aux responsables de la sécurité aux États-Unis et tirer un

[Texte]

from their experiences what would be beneficial. Maybe it would lead you to some kind of conclusions of your own. I hope that you are not just relying on what I say, because I am just one part of a section of the public.

• 1155

What I see as the need in that committee is independent technical bodies and representatives of the municipalities or regional groups. You will ask yourself, what about the provinces? Should the provinces, as a collective entity, not have at least one representation on this consultative body. What about the general public on the street? Thousands and thousands of kids cross these crossings every day. We have the problems in the Toronto area. You have them, and everywhere else. Where are the emergency response people in this thing? Where are the fire departments? Should the fire chiefs not have at least one representative on this group?

So I have to agree with you, Mr. Taylor, that there should be representation of the general transport industry, high technical representation, a scientific representation, emergency response representaton, and probably regional or provincial representation. I just throw these out. It is not that this is the holy word from above; it is just the point that maybe there should be a better balance inside.

The Chairman: I am not going to get argumentative, but I was very glad for the question. I was glad for your answer. But the only question I would ask further, Mr. Morrison, is that you name certain specifics and then the Minister names two or four that are going to be in the public interest, perhaps fire chiefs and other people and municipalities.

Mr. Morrison: Maybe.

The Chairman: He represents some of the rhetorical people you were talking about in answer to Mr. Taylor.

Mr. Morrison: That is right, and he would have the discretion to do that. What bothers me is that the others are fixed in the law: you *shall* appoint CP; you *shall* appoint CN;—

The Chairman: I appreciate that.

Mr. Morrison:—you *shall* appoint VIA Rail; you *shall* appoint the labour unions; and you *shall* appoint the railways body. It does not say anything about appointing anybody else there. I think there should be some kind of a fixed way where you *shall* appoint a member of the general public body, you *shall* appoint a technical independent group, or you should appoint a federation representative of something of that kind.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I agree that the consultative committee should have a balance on it; but when you mention the railways being overloaded on the committee—and I throw this out to you with the expertise you have in the field—would you consider the representative of railway labour as being representative

[Traduction]

enseignement de leurs expériences. Vous apprendriez peut-être quelque chose d'utile. J'espère que vous ne comptez pas uniquement sur mon avis car je ne représente qu'un secteur du public.

À mon sens, le besoin le plus pressant dans ces comités c'est d'avoir une représentation des organismes indépendants spécialisés en questions techniques et des municipalités ou groupes régionaux. Les provinces, demandez-vous? Les provinces ensemble ne devraient-elles pas avoir au moins un représentant au sein de ce comité consultatif? Et la population en général? Il y a des milliers et des milliers d'enfants qui traversent ces passages tous les jours. Le problème se trouve à Toronto et partout ailleurs. Et les représentants des services d'urgence? Et les casernes des pompiers? Les chefs des services d'incendie ne devraient-ils pas avoir au moins un représentant?

Je conviens donc, monsieur Taylor, qu'il devrait y avoir des représentants du secteur des transports, des organismes techniques, des scientifiques, des services d'urgence aussi bien que des régions et des provinces. C'est simplement des noms qui me viennent à l'esprit, je ne prétends pas avoir la révélation divine, je dis simplement que l'on pourrait peut-être parvenir à un meilleur équilibre.

Le président: Je ne vais pas discuter mais j'ai été très content d'entendre la question et la réponse. Tout ce que j'aurais à vous demander, monsieur Morrison, c'est de donner quelques précisions et ensuite le ministre pourrait nommer deux ou quatre représentants de la collectivité, peut-être des chefs des services d'incendie et des gens des municipalités.

M. Morrison: Peut-être.

Le président: Il représente certaines des personnes que vous mentionnez dans votre réponse à M. Taylor.

M. Morrison: Exactement, et il aurait la discrétion nécessaire. Ce qui me dérange, c'est la loi précise qui doivent être les autres membres, le CP, le CN. . .

Le président: Effectivement.

M. Morrison: Et VIA Rail, il faut aussi des représentants des syndicats et des chemins de fer. Les exigences ne vont pas plus loin. Je pense que l'on devrait prévoir aussi la nomination d'un représentant de l'intérêt public, d'un groupe technique indépendant, et de la Fédération.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je reconnais qu'il faut parvenir à un bon équilibre dans le comité consultatif mais quand vous dites que l'on penche trop du côté des chemins de fer, et je vous pose la question parce que c'est un domaine que vous connaissez très bien, pensez-vous que le représentant syndicate aurait

[Text]

more on the side of the railway company, the administration, or in the general public?

Mr. Morrison: Mr. Benjamin said he hopes not, but it is true that there is a difference of approach between the employee and the employer, but they are, as Mr. Justice Foisy said, part of what they call railway culture. Would they gang up against the general public? Who knows? You would hope that such things did not occur, but they are part of the rail industry. Their jobs are on the line. Their future is on the line. If something has to take place and some employee might be affected, he might say: hey, that is going to hurt me, or hurt my family, or hurt our group or our union—or something like that.

I agree with you, there would be a separation there. There would be a separation in point of view, but it is still part of the rail industry as such. I think someone who is affected by the rail industry should be also a part of that process.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): To carry it one step further, with the other groups that have already been mentioned as witnesses before this committee, you realize of course, as her worship mentioned this morning, that the FCM does not represent officially every Canadian municipality because there are smaller municipalities that cannot afford to pay the fees.

Mr. Morrison: That is right.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I am a former mayor of a very small municipality—690 people, to be exact—so I would imagine that we do not have a member sitting on their board of directors either. But would you propose an amendment to the effect that perhaps the consultative body should be increased in membership, not to have 80 members on it, but to—

Mr. Morrison: Well, if you get a very large committee then you do not get much out of it. I think myself that you ought to try, to be fair about it, to keep it as tight as you can and hope that you get some form of action out of it. I would say that making it too large would not be effective.

• 1200

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Therefore, a group of these representatives could be under the umbrella of a spokesman who would sit on the committee. We are talking about CAA or truckers or what not.

Mr. Morrison: Yes. You may have one, two, three, four or five railway management representations. Do you need four or five railway management? Maybe even one railway management spokesman could speak for the railway management. One member could speak for the railway unions or the workers. Maybe that is what. . .

I see in this process what I have seen over and over again, wherever I go. If you want to negotiate with the

[Translation]

tendance à défendre davantage les intérêts de la société ferroviaire, de la direction ou de la population en général?

M. Morrison: M. Benjamin a dit qu'il espère que non, mais malgré la différence d'optique de l'employeur et des employés, ils font tous les deux partie. comme l'a fait remarquer le juge Foisy, du monde des cheminots. Se liguera-t-il contre la population en général? Qui sait? On espère que non, mais ils font partie du même secteur, leurs emplois et leur avenir sont en jeu. Ils se poseront peut-être des questions si une mesure nécessaire va à l'encontre de leurs intérêts, de ceux de leurs familles ou de leurs syndicats.

Je reconnais que leur point de vue n'est pas exactement le même, mais ils font partie du même secteur d'activité. J'estime que les gens concernés par le secteur ferroviaire devraient avoir eux aussi leur mot à dire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Vous savez sûrement, comme M. le maire l'a mentionné ce matin, que la FCM ne représente pas toutes les municipalités canadiennes, car certaines des petites municipalités n'ont pas les moyens de payer la cotisation.

M. Morrison: C'est exact.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je suis l'ancien maire d'une très petite municipalité, avec une population de 690 personnes, je suppose donc que nous n'y sommes pas représentés non plus. Voudriez-vous peut-être que le nombre de membres de ce comité soit augmenté, je ne parle pas de 80 membres, mais. . .

M. Morrison: S'il y a trop de membres, on ne retire pas grand-chose d'un comité. Je pense qu'il faudrait limiter le nombre autant que possible en espérant que la formule s'avère productive. Un nombre de membres trop élevé risque de nuire à l'organisme.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): En d'autres termes, il pourrait y avoir un porte-parole par groupe. Il pourrait s'agir de l'ACA, des camionneurs ou d'un autre groupe.

M. Morrison: Oui. Il peut y avoir un, deux, trois, quatre ou cinq représentants de la direction des chemins de fer. Est-il nécessaire d'en avoir quatre ou cinq? Un porte-parole pour la direction des chemins de fer suffit sans doute. Il peut également y avoir un porte-parole pour les syndicats des cheminots ou les travailleurs. C'est peut-être. . .

Je revois ici la même bonne vieille formule que je vois partout. Lorsqu'il s'agit de négocier avec les chemins de

[Texte]

railways, you give them the majority. Then they will talk to you. I am sorry. That is what actually goes on. You see it right here.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I have gone through that same experience in the brief time I have been in politics.

Mr. Morrison, on page 28 of your summary you mention that proposed penalties for offending corporations are unimpressive, that tougher action is necessary. Would you have any specific formula to change...? Once again, as was mentioned this morning, \$5,000 is nothing today. Would M-TRAC have any specific proposal?

Mr. Morrison: You have to say that things have happened in the past, and unless I am forced to refer to specifics, I would just let it go by the books. Certain management in railways were partly responsible for certain things that have happened in this country, and they got away scot-free. At least this law says that they will be fined, if possible; if they can be caught and if evidence can be gotten against them, they are going to get fined. The fine is also going to be \$50,000 for a corporation.

If you say \$50,000 to Canadian Pacific or Canadian National, what is \$50,000 to them? What have you really done? You have wagged your finger at them: do not do it again or you will get another \$50,000 fine.

I would think it should be a substantial fine to them. They should recognize that this is serious. We have to be damned careful. We suggest that you double the fine, maybe to \$100,000 for corporations; and that is not really very heavy.

Mr. Benjamin: On a point of order, on page 20 of their brief, the fourth paragraph, they spell it out. Even \$100,000 is not very...

Mr. Morrison: If you looked at appendix J, you will see that we have inserted a reference to a situation that is taking place in Ohio, where they considered that they had to put a big, big fine against a carrier or they would make no indentation at all. I think that sort of thing has to be considered. You have to be reasonable. You do not want to destroy or bankrupt the corporation, but just let them know that under the law it is serious business if they create an offence.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Is the penalty for each day of the offence?

Mr. Morrison: It could be. In one case, it could be \$50,000 once, or it could be \$50,000 for each day that an offence continues. However, when an offence takes place and they catch them two months later and accuse them of having done something three months ago that caused a terrible disaster, and they are therefore going to be charged \$50,000, which is the maximum—I think we should increase that maximum to \$100,000.

[Traduction]

fer, ils sont toujours en majorité. Je regrette, mais c'est un fait. La même chose se produit ici.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'ai fait la même constatation pendant le peu de temps que j'ai été en politique.

À la page 28 de votre résumé, monsieur Morrison, vous soulignez que les peines proposées contre des sociétés en infraction ne sont guère impressionnantes et que des peines plus sévères s'imposent. Avez-vous une proposition précise à cet égard? Comme vous l'avez indiqué ce matin, 5,000\$, cela ne représente pas grand chose de nos jours. M-TRAC a-t-il une suggestion précise?

M. Morrison: Je me borne à dire que des incidents se sont déjà produits. Je m'en tiens à cela, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Et il se trouve que la direction des chemins de fer, même si elle a pu être partiellement responsable dans certains cas, s'en est tirée tout à fait indemne. Au moins, cette loi prévoit qu'elle peut être mise à l'amende, si elle est en cause et si des preuves peuvent être obtenues. Et pour une société, l'amende est de 50,000\$.

Cependant, que représente 50,000\$ pour le Canadien Pacifique ou le Canadien National? C'est une petite réprimande de rien du tout.

De fortes amendes doivent être imposées aux sociétés. Elles doivent prendre la loi au sérieux. Nous proposons que l'amende soit doublée dans leur cas, qu'elle soit portée à 100,000\$. Et encore, ce n'est pas beaucoup.

M. Benjamin: J'invoque le règlement. Cette recommandation se trouve à la page 20 du mémoire, au quatrième paragraphe. Même une amende de 100,000\$ n'est pas tellement...

M. Morrison: Je vous renvoie à l'annexe J. On y décrit une situation qui existe en Ohio; on s'est aperçu que si les amendes qui visent les transporteurs ne sont pas très lourdes, elles n'ont absolument aucun effet. Il faut tenir compte de cette possibilité, mais en même temps il faut être raisonnable. Il ne faut pas acculer les sociétés à la faillite. Il faut simplement avertir les sociétés que la loi existe et que les infractions prévues sont lourdes de conséquences.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): L'amende est-elle appliquée pour chaque jour d'infraction?

M. Morrison: Elle peut l'être. Elle peut consister en un montant unique de 50,000\$ ou elle peut consister en un montant de 50,000\$ pour chaque jour d'infraction. C'est dans les cas où les sociétés sont mises en cause et où elles sont accusées deux ou trois mois après la commission d'une infraction qui a causé un désastre terrible que l'amende maximum qui peut leur être imposée doit être portée de 50,000 à 100,000\$.

[Text]

The Chairman: Mr. Morrison, I want to thank you and Mr. Behrend for appearing today. Just before we adjourn for noon, I would like to use the function of the Chair to raise two points. One is very specific, which we have been on, and relates to this business of accentuating the safety; it is in your brief. As far as you and your association are concerned, amending clause 3 by sticking in "as relate to the priority of safety of railway operations" is really the point you want to accentuate.

Mr. Morrison: That is right.

The Chairman: And it would accommodate your thought in that regard.

The thing we did not really mention—and I do not want to get into a long discussion, because the members have co-operated and you have co-operated. It is just 12 p.m. and we have been here since 9.30 a.m. or 9.33 a.m. You have an interesting point on page 28, on which you sort of elaborate on page 13, and I am not quite clear on it, although I thought I was from your summary, that there be a mechanism of understanding of similar instruments established between Canada and the U.S. rail policy co-ordinating body because there is so much flow between the countries and suggesting something almost like the St. Lawrence Seaway to try to get some uniformity in reporting forms and all that type of thing.

• 1205

Mr. Morrison: The International Joint Commission and the Great Lakes I had in mind.

I am glad you brought up that point, Mr. Nowlan, because while I was down in Washington the safety board said it was absolutely crucial that we get some kind of formal movement between Canada and the United States because of the heavy flow of traffic and the differences they have in approaches. In fact what was lacking is what they call a real efficient data base. Both could recognize what is the trend in accidents, where is it happening. It does not matter if it is a \$7,000 accident or a \$7 million accident: if in fact an axle fails at a certain place, should not Canada and the United States both get at it at once because of the fact of the heavy flow and movement across and certain things like leakage, which happens very frequently because of designs in the tank cars? There should be that kind of body set up, and they are urgently looking forward to the possibility of that setting up—not only having it set up, but ensure that a representative like the commissioner of safety or the Minister is on that body.

The Chairman: A standardization, a uniformity of reporting and also in marking, designating cars and that type.

Mr. Morrison: Sure, placard things of designated dangerous goods carried in a certain way and so on, and make sure the design is delegated to the association of

[Translation]

Le président: Monsieur Morrison, monsieur Behrend je vous remercie de votre présence ici aujourd'hui. Avant de suspendre les travaux, cependant, j'aimerais user de ma prérogative pour revenir sur deux points bien précis. Il y a d'abord l'amélioration de la sécurité mentionnée dans votre mémoire. Votre association propose essentiellement de modifier l'article 3 en lui faisant dire «et touchant à la priorité accordée aux questions de sécurité ferroviaire».

M. Morrison: Précisément.

Le président: Vous seriez satisfait de cette modification.

Il y a encore un point dont il n'a pas été tellement question. Je ne veux pas m'engager dans une longue discussion, parce que les membres du Comité et vous-mêmes vous êtes montrés très compréhensifs jusqu'à présent. Il est midi et nous sommes là depuis 9h30 ou 9h33. Vous faites une observation intéressante à la page 28, et vous y revenez à la page 13; je pensais avoir compris lorsque vous avez fait votre résumé, mais j'aimerais y revenir. Vous parlez d'une entente ou d'une uniformisation quelconque entre les organismes canadiens et américains chargés de la coordination des politiques ferroviaires à cause de la densité de la circulation entre les deux pays. Vous recommandez un mécanisme comme celui qui régit la Voie maritime du Saint-Laurent chargé d'uniformiser les formulaires et tout le système.

M. Morrison: Je pensais plutôt à la Commission conjointe internationale et à la Commission des Grands lacs.

Je suis heureux que vous ayez soulevé ce point, monsieur Nowlan, parce que lorsque j'étais à Washington la commission de la sécurité a insisté sur la nécessité d'une entente officielle entre le Canada et les États-Unis compte tenu de la densité de la circulation entre les deux pays et des différences entre les deux systèmes. La commission a relevé un manque de données vraiment significatives. Les deux pays pourraient tracer la courbe des accidents et déterminer les endroits où ils se produisent. Peu importe s'il s'est agi d'un accident qui a causé 7,000\$ ou 7 millions de dollars de dommages; si un essieu a lâché à un endroit quelconque, le Canada et les États-Unis devraient examiner l'incident sans retard. La circulation est très dense entre les deux pays. Que se passerait-il si une fuite se produisait très souvent à cause d'une mauvaise conception des wagons-citernes? Il devrait donc y avoir un organisme quelconque au sein duquel le commissaire de la sécurité et le ministre soit représenté.

Le président: Vous voudriez que les rapports, le système d'identification des wagons et tout le reste soient uniformisés.

M. Morrison: Certainement. Il devrait être indiqué que des produits dangereux sont transportés de telle ou telle manière. En matière de conception, l'Association des

[Texte]

American railways. Perhaps somebody ought to look at these guys and see what they are actually doing.

The Chairman: Mr. Morrison, I want to thank you and your association for taking the time and coming today and preparing a very professional brief, which has a lot of history and a lot of good ideas. I think they were amplified by the discussion and questions from members today.

I thank members for their co-operation this morning, because it is just six minutes after noon. We meet again at 3.30 p.m. We do have the brief of the witness at 3.30 p.m., CSX Rail Transport. We may have a real problem at 3.30 p.m. in time, so I am really hoping we can get the quorum going at 3.30 p.m. and members will have been able to digest a little of the brief so that we perhaps will be able to get out within one hour this afternoon, because there is another demand for this room at about 4.30 p.m.

Mr. Morrison: Thank you very much, Mr. Nowlan.

The Chairman: Thank you, it is good to see you again. We stand adjourned until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1532

The Chairman: There is a quorum for hearing evidence. I must say our witnesses come from much further than any members have come, even in our geographical ridings.

I want to welcome to the witness table the Assistant Vice-President for Governmental Affairs, Mr. Priddy, and Mr. W.A. Wick, the Director of the Employee Assistance Program. I apologize for the fact that we are two minutes late. We try to run on time and we may have problems later in the afternoon if we do not get started right now. I am in your hands.

Mr. R.H. Priddy (Assistant Vice-President Governmental Affairs, CSX Transportation): Thank you, Mr. Chairman, and members of the committee. We are representing CSX Transportation; the C stands for Chessy, the S stands for Seaboard, and X stands for a privately owned corporation. This is the definition the chairman of the board has given us to indicate. Obviously we are here representing our operations in Canada, which is known locally as the Chesapeake and Ohio Railway. I understand, however, that we are incorporated in Canada as the Lake Erie and Detroit River Railway.

We operate between Sarnia and Windsor. We used to operate over our own railway to St. Thomas but thanks to the co-operation of the Canadian National and the Canadian Pacific, we now operate on trackage rights from Pelton, Ontario, through a small town just outside of St.

[Traduction]

chemins de fer américains devrait également être consultée. Quelqu'un devrait voir ce qui se passe de ce côté.

Le président: Monsieur Morrison, je vous remercie, vous et votre association, d'avoir accepté de rencontrer le Comité aujourd'hui et d'avoir préparé un mémoire aussi sérieux, contenant autant d'information et autant de bonnes idées. Ces bonnes idées ont pu être développées au cours de la période de discussions et de questions avec les membres du Comité.

Je remercie les membres du Comité de leur compréhension parce qu'il est 12h06. Nous nous réunissons de nouveau à 15h30. Nous avons déjà reçu le mémoire des témoins à cette occasion, CSX Rail Transport. Nous serons très pressés par le temps cet après-midi; j'espère que nous pourrions avoir le quorum à 15h30 et que les membres du Comité auront pu jeter un coup d'oeil sur le mémoire que les témoins nous ont remis. De cette façon, nous arriverons peut-être à boucler la réunion en une heure. La pièce doit être libérée pour 16h30.

M. Morrison: Merci beaucoup, monsieur Nowlan.

Le président: Merci. Il m'a fait plaisir de vous revoir. Les travaux sont suspendus jusqu'à 15h30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous avons le quorum. Je dois dire que nos témoins viennent de beaucoup plus loin que n'importe lequel de nos membres.

Je souhaite la bienvenue au vice-président adjoint des affaires gouvernementales, M. Priddy, et à M. W.A. Wick, directeur du programme d'aide aux employés. Je m'excuse de nos deux minutes de retard, nous essayons d'être toujours à temps, autrement nous risquons d'avoir des problèmes plus tard. Je suis entre vos mains.

M. R.H. Priddy (vice-président adjoint, affaires gouvernementales, CSX Transportation): Merci, monsieur le président, et messieurs les membres du Comité. Nous représentons la CSX Transportation; le C signifie Chessy, le S, Seaboard, et le X indique qu'il s'agit d'une société privée. C'est la définition que le président du conseil d'administration nous a demandé de donner. Évidemment, nous venons parler ici de nos activités au Canada, qu'on appelle localement le Chesapeake and Ohio Railway. Je crois toutefois que nous avons été constitués en corporation au Canada sous le nom de Lake Erie and Detroit River Railway.

Nos trains fonctionnent entre Sarnia et Windsor. Nous emprunions autrefois nos propres voies ferrées jusqu'à Saint-Thomas, mais grâce à la collaboration du Canadien National et du Canadien Pacifique, nous profitons maintenant de droits de passage de Pelton en Ontario

[Text]

Thomas by the name of Harris, and on into Niagara Falls, New York. I understand the Lake Erie and Detroit River Railroad was originally built by Hiram Walker Distilleries. I am told by the local people there is quite a history to that, but I realize we are here to talk about drugs and alcohol.

Bill Wick comes from Jacksonville, Florida and I come from Baltimore, Maryland.

The Chairman: You have come some distance. Your names were given to us and we are very glad you are here. We have your short succinct brief in front of us. You might want to go through it—it is not that long—or else to highlight it.

• 1535

Mr. Priddy: I understand that the issue involves drugs and alcohol. The issues that are contained herein are brief and succinct. On page 4 I dealt at length with a brief outline of the drug and alcohol issues as we have seen them in CSX.

In a general statement we applaud the Canadian government's Bill C-105, the Railway Safety Act. I understand you have already taken much testimony. We are prepared to discuss the drug and alcohol issues and will try to give you a thumbnail sketch on how we eventually came up with a labour agreement. We believe it is the best you will find in the United States. Following Bill's presentation, we will be delighted to answer any questions.

The Chairman: We have heard about you and that is why you are here today.

Mr. W.A. Wick (Director, Employee Assistance Program, CSX Transportation): As for a couple of words about me, I hold both an MSW and an MBA, with an undergraduate degree in social psychology. I entered the alcohol and drug abuse field in the mid-1960s, simply because there was a lack of quality services for people suffering from the disease. I administered a program from 1966 to 1970 with a staff of 200. I developed quality treatment programs at a time when general hospitals in the United States did not even admit people with the diagnosis of alcohol and drug dependencies.

Since then I have served as deputy director of the West Virginia Department of Mental Health and for five years served as the vice-president of a Washington-based consulting firm, with responsibilities to administer alcohol and drug abuse programs. I was a principal in the project REAP study. Some of my clients included the RLEA, Amtrak, the United States Army, Carnegie-Mellon University, and the Graduate School of Industrial Psychology. I came to CSX Transportation in 1981 in

[Translation]

jusqu'à une petite ville à l'extérieur de Saint-Thomas qui s'appelle Harris, et ensuite, jusqu'à Niagara Falls, New York. Il semble que la Lake Erie and Detroit River Railroad ait été construit au départ par Hiram Walker Distilleries. Les gens du coin me disent que c'est presque une épopée, mais je me rends compte que nous sommes ici pour parler du problème des stupéfiants et de l'alcool.

Bill Wick vient de Jacksonville en Floride et je viens de Baltimore au Maryland.

Le président: Vous venez d'assez loin. Vos noms nous ont été suggérés et nous sommes ravis que vous soyez ici. Votre bref mémoire nous a été remis. Vous voudrez peut-être le lire, il n'est pas très long, ou en donner les grandes lignes.

M. Priddy: Je crois que vous vous intéressez surtout à ce problème, le mémoire en soulève d'autres de façon succincte. A la page 4, je donne une description détaillée de la situation en matière de stupéfiants et alcool à la CSX.

De façon générale, nous félicitons le gouvernement canadien du projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire. Je pense que vous avez déjà entendu de nombreux témoins. Nous sommes prêts à discuter des questions de toxicomanie et d'alcoolisme et tenterons de vous donner un aperçu de la façon dont nous avons réussi à conclure une entente avec nos employés à cet égard. Nous croyons que c'est le meilleur en son genre aux États-Unis. Après l'exposé de Bill, nous répondrons volontiers à toutes vos questions.

Le président: Nous avons entendu parler de vous et c'est pourquoi vous êtes ici aujourd'hui.

M. W.A. Wick (directeur, Programme d'aide aux employés, CSX Transportation): Quant à moi, je détiens un MSW et un MBA, ainsi qu'un baccalauréat en psychologie sociale. J'ai commencé à m'occuper d'alcoolisme et de toxicomanie au milieu des années 60 pour la simple raison qu'il n'existait pas de services de qualité pour les personnes souffrant de ces maladies. J'ai administré un programme de 1966 à 1970 où mon personnel comptait 200 personnes. J'ai mis au point des programmes de traitement de qualité à une époque où les hôpitaux américains ne reconnaissaient même pas le diagnostic d'alcoolisme et de toxicomanie comme critère d'admission.

Depuis lors, j'ai été directeur adjoint du West Virginia Department of Mental Health et pendant cinq ans, j'ai été vice-président d'une société d'experts-conseil de Washington s'occupant d'administrer ce genre de programme. J'ai participé activement à l'étude REAP. J'ai eu comme clients notamment le RLEA, Amtrak, l'Armée américaine, l'Université Carnegie-Mellon, et la Graduate School of Industrial Psychology. Je me suis joint à la CSX Transportation en 1981 en vue de réaménager leur

[Texte]

order to make the changes necessary to bring their alcohol and drug program into the 20th Century.

In the time allotted to me I would like to briefly talk about the history of the problem in the United States, the U.S. regulatory efforts, and the CSX approach to the problem.

If we look at the United States, in terms of substance abuse on U.S. railroads, one of the predecessor companies, the Baltimore and Ohio, which was the first railroad, was started in 1827. One of the first operating problems the railroad faced was alcohol use by employees. In 1846 Rule G, which was one of the first operating rules, was adopted by the company. This essentially prohibited the use of alcoholic beverages while on duty.

Obviously, people who formulated the rule thought it would solve the problem. After all, the railroad company said there shall not be any drinking; therefore, the employee should not drink. As we know, in the 1860s and 1870s, the UTU, or the organizations making up the UTU in the United States, and the Brotherhood of Locomotive Engineers were formed. One of the original planks in those organizations was temperance, simply because the drinking among rail workers 100 years ago was so bad. During the next 80 or 90 years, little attempt was made to do anything other than to continue to prohibit alcohol and some drug use. Employees were fired if they took alcohol or drugs while on the job.

CSX started its program in 1966 on some of our southern lines after we learned from such organizations as Alcoholics Anonymous and others that there was some help for people suffering from this problem.

Let us talk about the history of the regulatory movement in the United States. With only a few railroad companies trying to do something about the problem—that is, developing counselling and rehabilitation programs, and knowing that there is an assumed link between drinking and drug use and safety—the Federal Railroad Administration, part of our Department of Transportation, began to look at regulations in the early 1970s. The Federal Railroad Administration concluded that the best solution seemed to be to facilitate a process of labour and management working together to solve the problem on the individual railroads.

In so doing the Federal Railroad Administration held a series of conferences to try to encourage dialogues between the rail labour organizations and rail management. They commissioned a survey of what employee assistance or counselling efforts were available on the railroads, and what resources were allocated to them. They also funded the project REAP study, which was a landmark research project, to determine the cost and the prevalence or the extent of alcohol use among rail workers.

[Traduction]

programme de traitement de l'alcoolisme et de la toxicomanie.

J'aimerais dresser brièvement l'historique du problème aux États-Unis, et décrire les efforts de réglementation dans ce pays et la façon dont la CSX a abordé le problème.

Si l'on regarde l'histoire des chemins de fer aux États-Unis, une des premières sociétés, la Baltimore and Ohio a été créée en 1827. Un des premiers problèmes auxquels fait face cette société a été l'alcoolisme parmi ses employés. Cette société adoptait en 1846 la règle G, une des premières règles de fonctionnement. Elle interdisait en substance la consommation de boissons alcooliques durant le service.

Évidemment, les auteurs de cette règle croyait qu'ils régleraient le problème. Après tout, si la société de chemin de fer interdisait de boire, ses employés ne le feraient pas. Comme nous le savons tous, l'UTU, ou les organisations composant l'UTU aux États-Unis, et la Fraternité des ingénieurs de locomotives ont été créées dans les années 1860 et 1870. Une des premières plateformes de ces organisations a justement été la tempérance à cause du nombre tellement élevé de travailleurs qui buvaient il y a 100 ans. Au cours des 80 ou 90 années qui ont suivi, on n'a tenté rien d'autre que de continuer à interdire la consommation d'alcool et de stupéfiants. Les employés étaient simplement mis à la porte s'ils en consommaient durant le service.

La CSX a lancé son programme en 1966 sur certaines de nos lignes dans le sud après avoir appris d'organisations comme les Alcooliques Anonymes et d'autres qu'il était possible d'aider les gens souffrant de ce problème.

Dressons maintenant l'historique de la réglementation aux États-Unis. Alors que seulement quelques rares sociétés de chemin de fer tentaient de s'attaquer au problème—c'est-à-dire mettaient au point des programmes de counselling et de réhabilitation et reconnaissaient le lien entre l'alcoolisme ou la toxicomanie et la sécurité—la Federal Railroad Administration, qui fait partie du Département des transports a commencé à envisager une réglementation au début des années 70. Elle a conclu que la meilleure solution semblait être de convaincre les syndicats et le patronat de chercher ensemble à résoudre le problème dans chaque société séparément.

Pour ce faire, la Federal Railroad Administration a tenu une série de conférences pour tenter de susciter le dialogue entre les syndicats et le patronat du secteur ferroviaire. Elle a fait mener une enquête sur les services d'aide ou de counselling offerts aux employés par les sociétés de chemin de fer, et l'importance de leur budget. Elle a également financé l'étude REAP, un projet de recherche décisif, afin de déterminer le coût que représente l'alcoolisme chez les travailleurs des chemins de fer et sa fréquence.

[Text]

[Translation]

• 1540

Unfortunately after the publication of this research project most railroads seemed to do very little with the data, with a couple of notable exceptions. The railroad I work for, the Union Pacific and some of the smaller lines did attempt to reflect the results of the study in programmatic changes.

At the same time, in the early 1980s several accidents occurred—a couple on the Burlington Northern, one on the Southern Pacific, and one on the Illinois Central Gulf—involving alcohol and drug use by employees. In 1983 the rule-making process actually started, and it took three years. The railroads and the labour organizations obviously were not going to do anything independently without the help of the federal government to channel their efforts.

The regulatory effort was very well thought out. The rule allowed for some flexibility by management and labour to work even beyond the rule in addition to complying with it. The rule-making package included a federal Rule G, or a prohibition that thou shalt not drink or use drugs while working, and a mandatory testing provision that meant railroads had to test under certain defined conditions. This was primarily to develop a data base for the FRA, as no data base existed in terms of the amount of alcohol or drugs used in relation to accidents. It mandated pre-employment drug screens for those employees they had regulatory authority over.

Additionally, there were two other parts of this rule in trade-off provisions: one that labour wanted and one that management wanted. In the hearings preceding the rule-making process, management said that, if given enough authority and enough testing provisions, they could stamp out the problem. Unions, on the other hand, felt the solution to the problem rested with more quality employee assistance efforts.

The rule had two trade-off provisions. It gave railroads the authority to test for cause, and mandated that all railroads must establish some kind of rehabilitation and counselling program for those employees found positive under the testing-for-cause provisions. The rule went into effect in 1986, and has been challenged through the lower courts. Arguments will be heard before the United States Supreme Court this fall. The reason for the challenge is simply the invasion of privacy issues as granted by our constitution.

Let us talk a little about the CSX comprehensive approach to the problem. It is essentially built on two premises. First, management cannot solve this problem alone, and secondly, unless there is sufficient motivation, people will not take advantage of treatment. Denial aspects of addiction simply work cross-purposes to having people take advantage of the treatment resources allocated.

Malheureusement, après la publication de ce projet de recherche, la plupart des sociétés de chemin de fer n'ont à peu près rien fait des résultats, à quelques exceptions près. La société pour laquelle je travaille, la Union Pacific et quelques lignes plus petites, ont apporté des changements à leur programme en fonction des résultats de cette étude.

Parallèlement, au début des années 1980, plusieurs accidents ont eu lieu pendant que des employés étaient sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants—deux sur la ligne Burlington Northern, un sur la ligne Southern Pacific et un sur la ligne Illinois Central Gulf. C'est en 1983 qu'a vraiment commencé le processus de réglementation, et il a duré trois ans. Il était évident que les sociétés de chemin de fer et les syndicats ne prendraient jamais l'initiative sans une intervention du gouvernement fédéral.

L'effort de réglementation a été très bien pensé. La règle donnait assez de souplesse au patronat et au syndicat pour aller encore plus loin. Cette réglementation comprenait une règle G fédérale, ou une interdiction de consommer de l'alcool ou des stupéfiants au travail, une disposition obligeant les sociétés de chemin de fer à effectuer des tests dans certaines conditions précises. Cette mesure visait surtout à élaborer une base de données pour la FRA étant donné qu'il n'en existait aucune sur la quantité d'alcool ou de stupéfiants consommés lors d'accidents. Elle exigeait aussi un dépistage préalable à l'embauche pour les employés assujettis à la réglementation.

De plus, deux autres éléments de cette règle découlaient d'un compromis entre ce que souhaitaient les syndicats et le patronat. Lors des audiences précédant la réglementation, le patronat avait dit qu'il réussirait à supprimer le problème si on lui donnait assez de pouvoir du point de vue des tests. D'autre part, les syndicats étaient convaincus que le problème ne serait résolu que par de bons programmes d'aide aux employés.

La règle présente un compromis entre les deux. Elle autorise les sociétés de chemin de fer à effectuer des tests de dépistage pour des motifs valables, et oblige toutes ces sociétés à mettre sur pied un programme de réhabilitation et de counselling pour les employés dont les résultats sont positifs. La règle est entrée en vigueur en 1986 et a été contestée devant les tribunaux de première instance. La cause sera entendue devant la Cour suprême des États-Unis cet automne. Cette règle n'est contestée qu'en ce qui a trait au caractère confidentiel des renseignements personnels que prévoit notre Constitution.

Parlons maintenant de la démarche globale de la CSX dans le domaine. Elle est fondée sur deux prémisses. Premièrement, la direction ne peut pas résoudre le problème seul, et deuxièmement, à moins qu'ils ne soient suffisamment motivés, les employés ne voudront pas suivre un traitement. Il ne sert à rien de consacrer des ressources à ce genre de traitement si les employés visés refusent de reconnaître leur condition.

[Texte]

We began by doing several things. We had an employee assistance program in place, but we needed to look at upgrading the skills of the counsellors and to make sure the hiring standards of future employee assistance counsellor staff would be sufficient. I can safely say in the United States industry they are the highest that can be found. We absolutely insist on an undergraduate degree with at least seven years' paid experience in the counselling field. It is not sufficient to take a member of a locomotive or trainman craft and call him a counsellor. It is inefficient to deal with the problem.

Secondly, we took a look at the whole way in which discipline was being handled. In 1983 after long discussions with our organizations, we adopted a by-pass agreement, which has become the model for the federal regulatory process. Somebody who has been charged with a violation of Rule G, either drinking or using drugs prior to duty or on duty, gets the option of coming into the employee assistance program for help. This tends to eliminate the costly procedures of a violation hearing, dismissal, appeal, reinstatement, and also gives us the opportunity to save good valuable workers who happen to be in trouble because of drug and alcohol use.

Additionally, we upgraded our medical policies, which had been around for years but which never clearly defined the link between the employee assistance staff and the physicians who worked on a fee-for-service basis for the company. We recognized the need to have well-trained supervisors. Therefore we set up continuous sessions over several years to help supervisors identify the problems. We were not naive to think we could teach supervisors how to recognize drug addiction simply by looking into the eyes of an employee. Moreover we trained the supervisors in management techniques: look at your people, know your people, and if you see somebody whose value system or philosophy has changed, whose dress has changed, whose group and circle of friends have changed, then you need to be able to sit down and talk with that individual and hopefully refer him to a counsellor, because if it is not a drug problem or an alcohol problem then certainly something is going on that is causing this change in behaviour.

[Traduction]

Nous avons commencé par faire plusieurs choses. Nous avions déjà un programme d'aide aux employés, mais il fallait offrir un perfectionnement aux conseillers et s'assurer que les critères appliqués à l'embauche de tout conseiller dans ce domaine soient suffisants. Je crois pouvoir dire qu'ils sont les plus élevés qu'on puisse trouver dans l'industrie américaine. Nous exigeons un baccalauréat et au moins sept ans d'expérience rémunérée dans le domaine du counselling. Il ne suffit pas d'appeler conseiller un agent de train ou tout autre employé. Cela ne réglerait pas le problème.

Deuxièmement, nous nous sommes penchés sur les questions de discipline. En 1983, après de longues discussions avec nos organisations, nous avons adopté une entente permettant d'éviter des mesures disciplinaires et qui est devenue le modèle de la réglementation fédérale. Un employé accusé d'avoir enfreint la règle G pour avoir bu ou consommé des stupéfiants avant ou pendant le travail peut bénéficier du programme d'aide aux employés. Cette solution permet d'éviter les procédures coûteuses que sont l'audience, le renvoi, l'appel et la réintégration ainsi que de sauver de bons travailleurs qui se trouvent en difficulté à cause d'un problème de toxicomanie ou d'alcoolisme.

De plus, nous avons mis à jour nos politiques médicales qui étaient en place depuis des années, mais qui n'avaient jamais clairement défini le lien entre le personnel du programme d'aide aux employés et les médecins travaillant à l'acte pour la société. Nous avons reconnu aussi le besoin d'avoir des surveillants bien formés. Nous avons donc organisé des cours de formation permanente sur plusieurs années pour aider nos surveillants à identifier les problèmes de leurs employés. Nous n'avions pas la naïveté de croire que nous pourrions apprendre à nos surveillants à reconnaître le toxicomane en le regardant simplement dans les yeux. Nous avons aussi appris à nos surveillants certaines techniques de gestion: regardez vos employés, apprenez à les connaître, et si vous constatez que les valeurs ou les principes d'un employé ont changé, ou son habillement, ou son cercle d'amis, il faut que vous puissiez lui parler et le convaincre d'aller voir un conseiller, car s'il ne s'agit pas d'un problème de toxicomanie ou d'alcoolisme, il y a quand même quelque chose qui provoque ce changement de comportement.

• 1545

Additionally, we have worked through this process with our two largest operating unions, the United Transportation Union and the Brotherhood of Locomotive Engineers. Early in 1984 they asked us to adopt a program that had just started on the Union Pacific Railroad called Operation Redblock. Essentially, it is designed to change the attitudes of rail workers: it is not okay to drink and use drugs subject to call. If a worker is in trouble and is trying to work then it provides a mechanism for marking that employee off the property.

Nous avons également agi de concert avec nos deux principaux syndicats, les Travailleurs unis du transport et la Fraternité des ingénieurs de locomotives. Au début de 1984, ils nous ont demandé d'adopter un programme qui venait d'être mis sur pied chez Union Pacific Railroad et qui s'appelait Operation Redblock. Ce programme vise en substance à changer l'attitude des cheminots pour qui il n'y a pas de mal à boire ou à consommer des stupéfiants. En vertu de ce programme, si un travailleur aux facultés affaiblies veut quand même travailler, on peut l'obliger à

[Text]

Therefore, our trains must be a lot safer if we do not have impaired workers.

Additionally, it gives management and labour the beginnings to start working together to solve the problem. It tends to eliminate our long-standing adversarial relationships between management and labour. We support their programs in Operation Redblock.

The reasons we started Operation Redblock or supported the organizations was that, as good as our management was and as good as we thought our employee assistance effort was, we did not know where the problem was. It is the employees working out on the line of track who know who is having the problem. By involving our employees in the solution of the problem, they can identify those individuals and get them help. Essentially, most employees do not violate rules and do not condone it among co-workers. However, until this point in time they had little other opportunity, other than to cover them up, because if they were discovered then it would automatically mean dismissal.

Operation Redblock survives on a trained staff of volunteers. We have trained over 1,900 employee volunteers who are not paid; they dedicate their time. We train them through an intensive two-day training event, and they are out there now helping their fellow workers learn the procedures for marking somebody off and encouraging no drinking on the property.

What have we seen as results? To date we have had over 350 employees marked off from duty either for drinking or for using drugs. Out of this 350—

The Chairman: Out of a work force of how many?

Mr. Wick: The work force is the train and engine people working out on our rails. Essentially, if one shows up for duty and he is suspicious or he smells of alcohol or he is not acting properly, then the other employees have the responsibility of saying they are not going to work with him tonight. They call a line officer and say they have a redblock situation. That line officer can ask only two questions: First, do they need any help? Second, is anybody injured? This can happen prior to work or while on duty.

Mr. Benjamin: Before he goes out on duty?

Mr. Wick: Yes, sir. Or while on duty. For example, if we have a train running from point A to point B and a crew member disappears for a few minutes and comes back acting strangely or smelling of alcohol, then the employees on that train have the responsibility of radioing ahead to a supervisor and saying they have a redblock situation and saying they can handle it, or need help to advise what to do.

[Translation]

quitter les lieux de travail. Ainsi, nos trains seront beaucoup plus sûrs si aucun travailleur dans un état anormal n'est à bord.

De plus, ce programme donne à la direction et aux syndicats un point de départ pour leur permettre de collaborer à la recherche d'une solution. Il contribue à supprimer la confrontation qui a toujours existé entre patronat et syndicat. Nous appuyons leur programme Operation Redblock.

Nous les avons appuyés parce que malgré la qualité de notre direction et de notre programme d'aide aux employés, nous ignorions toujours où se situait le problème. Ce sont les employés qui travaillent sur le terrain qui connaissent et qui souffrent de ce genre de problème. En obtenant leur participation, on réussit à identifier ces personnes et à les aider. De façon générale, la plupart des employés n'enfreignent pas les règles et n'approuvent pas que leurs collègues le fassent. Toutefois, jusqu'à maintenant ils n'avaient d'autre choix que de les couvrir parce qu'autrement, ils seraient automatiquement mis à la porte.

Opération Redblock fonctionne grâce à un personnel formé de bénévoles. Nous avons formé plus de 1,900 employés qui travaillent bénévolement. Nous leur faisons suivre une formation intensive de deux jours et ils aident maintenant leurs collègues à apprendre les procédures pour faire quitter les lieux de travail à un employé et pour encourager l'abstinence.

Quels ont été les résultats? Jusqu'à maintenant, plus de 350 employés ont ainsi quitté leur poste de travail soit parce qu'ils avaient bu ou consommé des stupéfiants. De ces 350. . .

Le président: Sur un effectif de combien?

M. Wick: L'effectif comprend le personnel des trains et des locomotives travaillant à bord du matériel roulant. En substance, si un employé se présentant au travail a un comportement bizarre ou qu'il sent l'alcool, les autres employés ont la responsabilité de dire qu'ils refusent de travailler avec lui ce soir-là. Ils appellent leur supérieur pour lui faire part de la situation. Ce supérieur ne peut poser que deux questions: premièrement, ont-ils besoin d'aide? Deuxièmement, y a-t-il quelqu'un de blessé? Cela peut arriver avant que l'employé ne commence à travailler ou pendant son travail.

M. Benjamin: Avant qu'il ne commence à travailler?

M. Wick: Oui, monsieur. Ou pendant son travail. Par exemple, si un train parcourt la distance entre le point A et le point B et qu'un employé disparaît pendant quelques minutes et revient avec un comportement bizarre ou en dégageant une odeur d'alcool, les employés de ce train ont la responsabilité de contacter par radio un supérieur, de lui faire part de la situation et de lui dire s'ils peuvent s'en occuper tout seuls ou s'ils ont besoin d'aide.

[Texte]

We have had over 100 people of that 350 literally hand-carried by one employee to the counsellor for treatment. This was unheard of in the past.

Additionally, if redblock does not work—for example, they confront an individual but he refuses to go to the counsellor—if it happens again then the teams are instructed that they had better get that person to the counsellor because by his behaviour he is demonstrating that he cannot control the use of alcohol. If that fails, then they will call a line officer and get the man charged with a violation of Rule G, using the by-pass I just described and getting the individual into treatment. That has happened at least 15 times we know of and maybe even more, where workers have called a line officer for a disciplinary charge on a fellow worker simply because they cannot take the luxury of working with him.

In late 1985 or early 1986, we began discussions with the BLE and the UTU to talk about a corporate approach to testing. The FRA regulations were in place at that point in time, but both our labour organizations and the company felt that, for a variety of reasons, we would need to take the authorities to test for cause and modify them to fit on CSX. In many cases they went far beyond what the regulation had prescribed.

• 1550

The government played what we thought was a very vital role in this. I do not think it is possible for our labour organizations and our management, even with the co-operative efforts we had in place, to sit down and try to define testing. It was much too large a task without some motivation from the federal government to make it possible.

The testing agreement serves as a system of checks and balances on all the other programs and elements of our comprehensive approach. No one objects to testing. Our labour organizations certainly have no objection to testing or to allowing management to test its employees as long as the testing criteria are objective.

These discussions took several months. Our agreement is designed to be comprehensive in nature. It has tried to cover every base and to take care of every situation. It also provides all the necessary safeguards, both for the company and for the labour organizations, to protect the rights of an employee.

We have defined four testing triggers in our agreement. One is employees involved in a reportable accident of \$5,200 or more. We will also exclude employees involved in an accident who were not involved, or if the accident were caused by an act of God, if it were a grade-crossing accident, much in the same manner as the federal regulation did, or if it were a track or mechanical failure. It is not right to test our employees based on a track or mechanical failure.

[Traduction]

De ces 350 employés, plus de 100 ont été littéralement amenés par la main par un autre employé chez le conseiller. Cela ne s'était jamais vu auparavant.

En outre, si l'opération Redblock ne fonctionne pas—par exemple, si l'employé en question refuse d'aller voir le conseiller, et qu'il y a récurrence, les équipes doivent alors absolument amener cette personne au conseiller parce qu'il a prouvé par son comportement qu'il ne pouvait contrôler sa consommation d'alcool. S'ils n'y réussissent pas non plus, ils appellent alors un supérieur et l'employé est accusé d'avoir enfreint la règle G, ce qui l'oblige à suivre le traitement selon l'entente que j'ai expliquée. À notre connaissance, il est arrivé au moins 15 fois, peut-être même plus, que des travailleurs aient appelé un supérieur pour que des mesures disciplinaires soient prises contre un collègue pour la simple raison qu'ils ne pouvaient prendre le risque de travailler avec lui.

À la fin de 1985 et au début de 1986, nous avons entrepris des discussions avec le BLE et l'UTU pour parler de la politique de dépistage de la société. Les règlements de la FRA étaient déjà en place à cette époque, mais aussi bien nos syndicats que la société estimaient qu'il faudrait modifier, conformément aux besoins de la CSX, les dispositions permettant le dépistage pour des motifs valables. Dans bien des cas, nous sommes allés encore plus loin que le règlement.

Le gouvernement y a joué un rôle essentiel. Il est bien difficile, à mon avis, malgré toute la coopération dont syndicats et patronat s'étaient assurés, de s'entendre sur les tests. Sans mesure incitative de la part du gouvernement fédéral, l'entreprise était bien trop vaste pour être menée à bien.

L'entente sur les tests sert de frein et contrepoids à tous les autres programmes et composantes de notre stratégie globale. Nul ne s'oppose aux tests, certainement pas nos syndicats, qui n'ont pas d'objection à autoriser la gestion à soumettre les employés à ces tests, à condition que leurs critères soient objectifs.

Ces discussions se sont prolongées sur plusieurs mois. Nous visions à ce que l'entente soit globale et complète, que tous les cas y soient prévus, qu'il y ait une réponse à chaque situation. L'entente assure également toutes les sauvegardes de protection des droits de l'employé, tant pour la compagnie de chemins de fer que pour les syndicats.

Nous avons précisé, dans l'entente, les quatre cas où un test s'imposerait. Le premier cas est celui d'accidents, causant des dégâts pour 5,200\$ ou plus, qui doivent être signalés et dans lesquels des employés ont été impliqués. La règle ne s'applique pas aux employés impliqués dans un accident dont ils n'étaient pas responsables ou qui étaient causés par force majeure, ou lorsqu'il s'agissait d'un accident de passage à niveau—en s'enlignant sur ce point sur le règlement fédéral—ou s'il s'agissait de pannes

[Text]

The second testing provision is whether employees are sustaining reportable personal injuries. We would also exclude some employees from testing under this provision if they were not directly involved in their personal injury.

Let me define that a little further. We have defined all personal injuries into two categories: active and passive. A passive personal injury would be, for example, a locomotive engineer sticking his head out of the cab and being hit by a rock by a third person, a snake bite, a bee sting, passengers in taxi-cabs, and so forth. Why should we subject employees to testing under those circumstances? Let us suppose we have somebody who was throwing a switch and hurt his back, or walking along a line of track and slipping and falling. Those kinds of things we felt we would test for.

The third testing threshold was employees where we felt reasonable suspicion existed that drug use might be involved, based on their behaviour, speech, gait, appearance, and so forth. We obviously have to have two supervisors to be able to test under these circumstances, and both must be able to articulate in writing what they observed.

The fourth would be an assortment of other examinations, ones where the chief medical officer, whose responsibility is to practise medicine, feels drug testing is in order. Second would be all employees returning from a leave of absence or furloughs of 90 days or more or employees returning to the company from dismissal status.

Those are the four testing triggers.

The significant difference in the testing agreement and those you might find is that we recognize alcohol and drug dependency tends to be a medical problem. It is recognized as a medical problem by the American Medical Association and other professional groups. It has not responded to discipline in 100 years. Therefore the test results go to the medical department only.

An individual, if found positive, is medically disqualified from service by the chief medical officer. A telex is sent to the supervisor saying so-and-so is medically disqualified and giving the date. The employee gets a copy of the test results, the laboratory tests, and a letter from the chief medical officer saying he has been disqualified from service because we have found the presence of such and such a drug in order to be requalified for service he must be evaluated and/or treated by the employee assistance counsellor, along with a name and address. It is the responsibility of that employee to get to the counsellor and be evaluated.

If the counsellor determines that the individual is non-dependent and non-addicted, that is confirmed by a

[Translation]

ou d'accidents de la voie ferrée, auxquels cas il n'est pas juste de faire subir des tests à nos employés.

Dans les cas d'accidents justiciables de la statistique, où des blessures ont été subies, un test s'impose, à l'exclusion toutefois des employés qui n'ont pas été directement impliqués dans les atteintes corporelles.

Permettez-moi de préciser un peu cette notion. Nous avons classé toutes les atteintes corporelles en deux catégories: actives et passives. On parlerait, par exemple, d'atteintes corporelles passives lorsqu'un machiniste, en sortant la tête de la cabine, est atteint du jet d'une pierre lancée par un tiers, ou dans le cas d'une morsure de serpent ou d'une piqûre d'abeilles, de passagers à bord d'un taxi, etc. Pourquoi, dans ce genre de circonstances, faire subir un test à nos employés? Supposons que quelqu'un, en actionnant une aiguille, se soit fait mal au dos, ou, en suivant la voie ferrée, ait glissé et soit tombé. C'est le genre de cas où nous ferions subir un test.

Dans le troisième cas, il s'agit d'employés soupçonnés, en raison de leur comportement, de leur façon de parler, de leur allure et de leur aspect, de s'adonner à la drogue. Dans un cas de ce genre, il nous faut, de toute évidence, l'accord de deux surveillants, tous deux capables d'exprimer par écrit ce qu'ils ont pu observer.

Dans le quatrième cas, il y aurait toute une série d'autres examens, la responsabilité de la décision de pratiquer des tests revenant au médecin en chef, qui exerce la médecine. Des tests s'imposeraient également dans le cas d'employés revenant d'un congé ou d'une permission de 90 jours ou plus ou d'employés qui réintègrent la société après en avoir été renvoyés.

Ce sont là les quatre catégories de cas où les tests s'imposent.

La caractéristique marquante qui distingue notre entente sur les tests de celle d'autres sociétés, c'est que nous considérons l'assuétude aux drogues ou à l'alcool comme relevant d'un problème médical. Telle est l'attitude adoptée par l'American Medical Association et par d'autres groupements professionnels. Voilà un siècle que les mesures disciplinaires se soldent par un constat d'échec, et c'est pourquoi le résultat des tests ne sont adressés qu'au service médical.

Si le test est positif, le médecin en chef déclare l'employé disqualifié pour raisons médicales. Un télex en avertit le surveillant et indique la date. L'employé reçoit un exemplaire des résultats des tests, les tests du laboratoire, et une lettre du médecin en chef disant qu'il a été disqualifié pour le travail parce qu'on a constaté la présence de telle ou telle drogue. Pour être autorisé à reprendre ses fonctions, il doit faire évaluer son cas et se faire traiter par le conseiller d'aide aux employés, et on lui indique un nom et une adresse. C'est à l'employé de s'adresser au conseiller pour se faire évaluer.

Si le conseiller déclare que l'employé n'est pas toxicomane, il faut que ceci soit confirmé par une autre

[Texte]

second source. If the employee is addicted, he must satisfy a structured treatment plan that is negotiated with the employee, and return to service is predicated on successful completion of treatment plan recommendations. All results are kept absolutely confidential. When it comes time for the employee to return to service, hopefully to be a full member of the work force without any future problems, another telex goes to the supervisor saying the person is medically qualified and giving the date. It is pure and simple.

• 1555

There is also the establishment of an oversight committee, made up of management and labour, to oversee the entire testing provisions. That group works with the quality control mechanisms or the testing facility, works out any problems in implementation, decides on the drug categories the employees will be tested for.

The agreement also includes, among other things, all procedures set forth by the medical department, the employee assistance program and the responsibilities of line management. It also includes the drugs that will be tested for. It talks about the appeal process for the individual as well as the labour organization; and by the way, the only person who is subject under this in terms of the appeal process is the employee assistance counsellor. Whether the test was positive or negative is not disputable. What is disputable is the evaluation by the counsellor and the treatment outlined for the employee by the counsellor.

We have designed this putting the employee assistance program counsellor on line. Also, it has other language standard to most labour relations agreements.

What have we seen from this testing agreement thus far? It was put in place in August with the Brotherhood of Locomotive Engineers and the United Transportation Union. We now have the Brotherhood of Railroad Signalmen and the American Train Dispatchers' Association. We are negotiating with the maintenance of way employees and all the railroad clerks, and hopefully we will have them on within two months.

What have we seen thus far? Let us take a look back to calendar year 1985 in which the medical department conducted 6,500 tests. Now, these are tests for a variety of reasons, obviously: return from furlough, special physicals and so forth. We were running a 21% positive rate for all drugs, which is incredible if you talk about 1985. But again, we first started to look at drug statistics at that point in time. In the last half of 1987, which would include August, September, October, November and December, we were running at 2.8% positive for all drugs. That is in about 4,800 tests.

[Traduction]

source. Si l'employé est toxicomane, il doit suivre un traitement structuré, prescrit avec son accord, et la réinsertion à son poste de travail ne se fera qu'une fois terminé le traitement. Tous les résultats sont absolument confidentiels. Lorsque l'employé est mûr pour regagner son poste, débarrassé, pour de bon on l'espère, de ses mauvaises habitudes, un autre télex daté attestant que la personne est médicalement qualifiée est adressé au surveillant. C'est aussi simple que cela.

Toutes les dispositions concernant les tests sont placées sous la surveillance d'un comité mixte composé de représentants du patronat et des employés, comité qui surveille les mécanismes de contrôle de la qualité et l'administration des tests, décide de toutes les questions touchant à l'application de ces mesures, ainsi que des catégories de drogues pour lesquelles les employés subissent des tests.

L'entente porte également, entre autres, sur toutes les procédures imposées par le service médical, sur le programme d'aide aux employés et sur la responsabilité des supérieurs hiérarchiques. Elle précise également quelles sont les drogues pour lesquelles les tests sont faits. Elle prévoit la procédure d'appel pour les particuliers, ainsi que pour le syndicat; à ce propos, je vous signale que la seule personne dont la décision peut faire l'objet d'un appel est le conseiller. Les résultats du test ne peuvent être contestés; n'est contestable que l'évaluation par le conseiller, ainsi que le traitement qu'il prescrit à l'employé.

Nous avons conçu ce plan en exposant uniquement le conseiller du programme d'aide aux employés, et nous nous sommes inspirés à cet effet d'autres ententes portant sur les relations du travail.

Quels sont les résultats, à ce jour, de cette entente sur les tests? Elle a été mise en place en août dernier, avec la Brotherhood of Locomotive Engineers et la United Transportation Union. Nous sommes en train de négocier avec la Brotherhood of Railroad Signalmen et l'American Train Dispatchers' Association. Les négociations se poursuivent avec les employés chargés de l'entretien des voies ferrées et avec tout le personnel de bureau de la compagnie de chemin de fer, et nous espérons en avoir fini d'ici deux mois.

Quels sont les résultats à ce jour? Pendant l'année 1985, le service médical a fait faire 6,500 tests, ceci pour diverses raisons: retour de permission, examens médicaux, etc. Dans 21 p. 100 des cas, les tests de drogue se sont avérés positifs, ce qu'on a peine à croire quand on parle de 1985. C'est à ce moment-là seulement que nous avons commencé à examiner les statistiques sur les drogues. Dans la seconde moitié de 1987, à savoir d'août à décembre, nous avons fait faire 4,800 tests, pour lesquels les résultats ont été positifs pour la drogue dans 2,8 p. 100 des cas.

[Text]

Our personal injuries for the fourth quarter improved 25%. That is only in the transportation department, not the mechanical engineering department, because those employees are not yet covered by the testing agreement, but we hope soon will be. For the first two and a half months of this year, we have an additional 4% improvement. That is based on the 25%, so we are somewhere around 30% improvement in personal injuries.

Our accident rates have been almost constant. If you look at the transportation department, we will see an improvement in safety and accidents, but I am certainly not going to sit here and say we can assign that credit to the testing agreement. It is much too early to tell in terms of lines on accidents.

In summary, the CSX approach tends to be comprehensive in scope and design. We think we have the best employee assistance services. Our counsellor-employee ratios are 2,500:1. You will find that some other railroads in the United States are 3,500:1 or 4,000:1; some railroads are running 8,000:1 employee assistance counsellor versus population.

We have the highest standards, as I have told you before, for counsellors. We have trained supervisors consistently and fairly enforcing the rules. We have developed a very attractive, non-adversarial relationship with our labour organizations, and we certainly look at them as part of the solution to this problem, not as part of the problem itself. We are happy to support their efforts in making Operation Redblock a reality. We look to work together to improve the testing procedures beyond what the FRA already has in place.

Now, I would like to say a couple of words about some trends that are going on in the United States right now. The one that comes to mind the most is the random testing issue. As the Federal Railroad Administration crafted the rule, it was very well thought out, and there are several pages devoted to the whole issue of random testing in rail transportation and why they elected not to have random testing in their regulations.

However, as we all know, Chase Maryland happened in January 1987, in which 16 people were killed; it was very, very tragic. The Federal Railroad Administration overnight came to champion the cause for random testing of rail employees. The United States Congress is doing the same thing and it began to start formulating laws for random testing of rail workers, in addition to other transportation modes.

[Translation]

Les statistiques d'atteintes corporelles du quatrième trimestre se sont améliorées de 25 p. 100, et ce, uniquement dans la section des transports, et non dans celle de l'ingénierie mécanique, car les employés de cette dernière ne sont pas encore couverts par l'entente, mais le seront sous peu, nous l'espérons. Pendant les dix premières semaines de cette année, nous avons constaté une nouvelle amélioration de 4 p. 100 par rapport aux 25 p. 100, de sorte que l'amélioration en ce qui concerne les atteintes corporelles et blessures se situe à environ 30 p. 100.

Les taux d'accident sont pratiquement constants. Dans la section des transports, nous constatons une amélioration de la sécurité et des accidents, mais je ne prétends certainement pas que ceci soit dû à l'entente sur les tests. Ce serait bien prématuré.

En conclusion, la stratégie de CSX tend à être globale dans sa conception et dans sa portée. Nous sommes persuadés d'avoir les meilleurs services d'aide aux employés. Nous avons un conseiller pour 2,500 employés, alors que dans d'autres compagnies ferroviaires des États-Unis, il y en a un pour 3,500 ou un pour 4,000. Et, dans certains cas extrêmes, un pour 8,000.

Nous exigeons les niveaux les plus élevés pour les conseillers, comme je vous le disais tout à l'heure. La formation que nous avons donnée aux surveillants vise à leur faire appliquer les mêmes règles pour tous et en toutes circonstances. Nos relations avec les syndicats sont chaleureuses et non conflictuelles, car nous considérons que les syndicats sont bien placés pour nous aider à trouver la solution à ce problème auquel ils ne sont pour rien. Nous nous joignons à eux pour faire réussir l'opération Redblock. Nous nous associons également à leurs efforts pour améliorer les procédures des tests telles qu'elles existent déjà sous la Federal Railroad Administration.

Je voudrais maintenant évoquer certaines tendances actuelles aux États-Unis. La première qui me vient à l'esprit est la question des tests aléatoires. La question a été mûrement pesée par la Federal Railroad Administration, et plusieurs pages ont été consacrées à cette question des tests aléatoires chez les cheminots et des raisons pour lesquelles il a été décidé de ne pas les appliquer.

En janvier 1987, malheureusement, il y a eu l'accident de Chase Maryland, accident particulièrement tragique et qui a causé la mort de 16 personnes. Du jour au lendemain, la Federal Railroad Administration s'est faite le champion des tests de dépistage effectués au hasard. Le Congrès américain défend cette cause également et s'est mis à légiférer sur les tests de dépistage au hasard que doivent subir les cheminots, ainsi que les employés des autres moyens de transport.

[Texte]

[Traduction]

• 1600

We at CSX studied this problem for quite a period of time. We looked at random testing—and I am talking about a committee made up of the senior vice-president I report to, the chief medical officer, the chief counsel, and myself—and examined random testing from a variety of different perspectives. It was not safe for us to say that we would oppose it or that we were in favour of it unless we thought it through, based on a variety of things, not the least of which is what we already had in place, which we felt was working.

We concluded that random testing would serve no advantage for us. As a matter of fact, it would only serve to dismantle the kinds of programs we had in place that were operating basically with our labour organizations on a level of trust and respect and a handshake.

For one, the Operation Redblock procedures would disappear almost immediately. At CSX testing would cause a breakdown almost immediately of this level of trust we have tried so hard to build with our labour organization, a level of trust and respect that is helping us solve the problem. Imagine it. How can you trust a group of employees to go out, enforce the rules, mark their brothers off the job, try to change attitudes, and say they trust them to do that, but do not trust them quite enough, so they will be subjected to random testing? It makes no sense to us.

Secondly, from a logistical standpoint, it would be a nightmare. We run from Philadelphia, Pennsylvania, to Miami and from Canada to New Orleans. We have 40,000 rail workers. How do we begin to start thinking about putting a system of random testing in place that makes any sense? It does not to us.

The cost to CSX—and again this is not important—would be at least \$3 million no matter how you did it. If you are talking about any kind of random testing procedure that would make some sense, it would have to be at least something over 100% of the work force, and our basis for the costs were 125% of the work force.

Now, if you take a look at the American rail industry, we are talking between \$20 million and \$30 million to implement mandatory random testing. It is a figure that sounds awfully large. We think it is, and certainly some thought needs to go into whether this is really necessary.

Lastly, certainly we would make our employee assistance program counsellors, who operate now in an atmosphere—not management or not labour—or in the position of helping our employees, into an arm of discipline.

Among my closing thoughts, in considering regulations, what would be the best alternative? Certainly the role of government is one to structure the regulation to allow for the solution of the problem, rather than to

Notre compagnie a analysé ce problème pendant un certain temps. Nous avons mis sur pied une commission composée du vice-président principal auquel je rends compte, du médecin-chef, de l'avocat principal et de moi-même, et nous avons examiné les tests de dépistage effectués au hasard sous divers angles. Il aurait été ridicule de dire que nous nous y opposions ou que nous en étions partisans si nous n'avions pas analysé la question à fond, si nous n'en avions examiné toutes les facettes, notamment ce que nous avons déjà institué, et qui donnait à notre avis de bons résultats.

Cette analyse nous a amenés à conclure que ces tests de dépistage au hasard ne présentaient aucun intérêt. En fait, ils n'auraient pour conséquence que de détruire les programmes que nous avons déjà établis en collaboration avec les syndicats, programmes fondés sur la confiance, le respect et la courtoisie.

Primo, les procédures suivies dans le cadre d'Operation Redblock auraient disparu presque immédiatement. À CSX, ces tests auraient eu pour conséquence de détruire cette confiance que nous avons mis tant de temps à cimenter avec l'aide de notre syndicat, la confiance et le respect qui nous aidaient à surmonter les problèmes. Imaginez un instant. Comment demander à un groupe d'employés d'appliquer les règlements, d'épier leurs collègues, d'essayer de changer d'attitude, de dire qu'ils ont confiance en eux, mais pas suffisamment pour ne pas avoir à leur faire subir de tests de dépistage au hasard? C'est complètement illogique.

Secundo, ce serait un véritable cauchemar sur le plan logistique. Nous allons de Philadelphie (Pennsylvanie) à Miami et du Canada à la Nouvelle-Orléans. Notre entreprise compte 40,000 cheminots. Comment mettre sur pied un système logique de dépistage au hasard? C'est un non-sens.

Peu importe le coût, mais cela coûterait à notre entreprise au moins 3 millions de dollars, quels que soient les moyens retenus. Si les tests de dépistage au hasard devaient comporter une certaine logique, les coûts seraient prohibitifs, puisque d'après nos calculs, ils dépasseraient 125 p. 100 de la main-d'oeuvre.

Or, s'agissant de l'industrie ferroviaire américaine, les tests de dépistage au hasard obligatoires coûteraient entre 20 et 30 millions de dollars. Ce chiffre semble énorme. Il l'est, effectivement, à notre avis, et il faut se demander si ces tests sont vraiment nécessaires.

Enfin, nos conseillers, qui assurent la bonne marche du programme d'aide aux employés et qui ne dépendent ni du patronat ni du syndicat, mais qui sont là pour aider nos employés, assureraient la discipline.

En conclusion, quelle réglementation est la meilleure? Le gouvernement doit, c'est évident, établir une réglementation qui permet de résoudre le problème, et non pas de dresser des obstacles, et de regrouper la

[Text]

stand in the way, and to facilitate getting management and labour together to try to solve this problem.

As I related in the rule-making process in the United States, they tried to do this but there were no teeth in it. Management and labour continued to discuss it, but there was no way to even come and sit down at the table and to define the task. It should provide the motivation for that happening.

It should establish the framework for some reasonable-cost testing. It should probably describe the standards of employee assistance counsellors because no matter what kind of regulation or law is considered within the safety bill to put in, the crux of the problem is going to remain on the shoulders of the employee assistance counsellor. If they are not qualified or if they are not the right kind of people, you are not going to have anything at all.

I appreciate the opportunity of being here. As Dick said earlier, certainly I am going to get my remarks into some finished form and submit my brief to you through Mr. Priddy. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Priddy and Mr. Wick, I want to thank Mr. Wick very much for that very succinct overview of a very sensitive issue. I am going to throw it open to questions now.

Mr. Belsher: I would like to thank the witnesses for appearing before us today. There are two areas I wanted to explore. I wanted him to take us through a typical example of what would have happened whenever a person was found positive after having been tested; he has already done that. Next I thought I would flesh out why they say random testing would not work on them; I think you have done that very ably as well. Therefore, Mr. Chairman, I am going to pass.

The Chairman: I must say that the witness was most succinct in his assessments.

• 1605

Mr. Benjamin: I apologize to the gentlemen for being late. I have been busier than a long-tailed cat in a room full of rocking chairs for the last couple of hours. We have had submissions before the committee regarding the whole matter of testing and its ramifications; and I look on your people as being amongst those who have been leading the way on this continent, if nowhere else. First, refresh my memory, CSX Rail Transport stands for what?

The Chairman: Mr. Benjamin, we are going to get all of this on the record. You were late; this was very succinctly covered beforehand.

Mr. Benjamin: All right. That is why I was apologizing.

The Chairman: Agreed.

Mr. Benjamin: Is there any test for alcohol or drugs that shows impairment?

[Translation]

direction et les syndicats pour qu'ils puissent trouver une solution au problème.

Lorsque j'ai parlé de la réglementation américaine, j'ai dit que c'est ce que les États-Unis avaient essayé de faire, mais la réglementation retenue manquait de mordant. Le patronat et les syndicats ont continué d'en discuter, mais jamais il n'a été question de s'asseoir et de définir la tâche en question. La motivation n'y était pas; or, il en faudrait.

La réglementation devrait préciser le cadre dans lequel ces tests pourraient être effectués à un coût raisonnable. Elle devrait vraisemblablement établir les compétences de ceux qui sont chargés d'aider les employés, car, quelle que soit la réglementation ou la loi envisagée, ce sont les conseillers qui porteront le fardeau le plus lourd. Si ces conseillers ne sont pas compétents ou s'ils ne sont pas faits pour cet emploi, le tout sera un échec cuisant.

Je vous remercie de m'avoir invité ici. Comme l'a dit Dick tout à l'heure, je vais préparer un exposé fondé sur ces quelques observations et je le remettrai à M. Priddy, qui vous le fera parvenir. Je vous remercie infiniment.

Le président: Monsieur Priddy, monsieur Wick, je voudrais vous remercier de cet aperçu très succinct d'une question très délicate. Passons directement aux questions.

M. Belsher: Permettez-moi tout d'abord de remercier les témoins d'être venus nous voir aujourd'hui. Je voulais vous poser deux questions. Je voulais premièrement que vous nous expliquiez ce qu'il arrivait lorsqu'une personne avait une réaction positive à un test subi; or, vous l'avez fait. Ensuite, je me suis dit que je vous demanderais pourquoi les tests de dépistage au hasard ne constituaient pas une réponse logique; et vous nous avez expliqué pourquoi également. Par conséquent, monsieur le président, je passe mon tour.

Le président: Je dois dire que notre témoin a très bien su résumer son exposé.

M. Benjamin: Excusez-moi d'avoir été en retard, mais depuis deux heures, je ne cesse de courir d'un endroit à l'autre. Le Comité a reçu des mémoires sur toute cette question de dépistage et sur ses conséquences; or, j'estime que vous êtes parmi ceux qui jouent un rôle moteur en la matière. Premièrement, veuillez me rafraîchir la mémoire et me dire ce que signifie CSX Rail Transport?

Le président: Monsieur Benjamin, cela a déjà été dit. Vous étiez en retard, et nous en avons déjà parlé.

M. Benjamin: Très bien. C'est la raison pour laquelle je vous ai présenté mes excuses.

Le président: Fort bien.

M. Benjamin: Existe-t-il des tests de dépistage d'alcool ou de drogue qui permettent de constater un affaiblissement des facultés?

[Texte]

Mr. Wick: With alcohol it is fairly easy to determine impairment based on some relatively accepted levels. There is a lot of research on the amount of a drug form and its relation to impairment. If anyone has concluded that a certain number of ounces of something is equal to a certain level of impairment, I have not not seen it. That is why our rules simply say you should not drink or use drugs. Our operating rules prohibit the use of any illegal substance off the job.

Mr. Benjamin: If it is a legal substance, a prescription drug, that shows up in blood, urine, or any other kind of samples or examination, are there any tests that could show impairment?

Mr. Wick: Generally not, if it is used in the right way. You have to go back and recognize that drugs are not good or bad. A lot of people take drugs to be normal. They are prescribed by physicians, and in normal doses they do the appropriate thing. Most drugs are not mood-altering. But certain people who suffer from certain kinds of physiological conditions can take a drug to solve those.

In the testing procedure, somebody taking a prescribed drug is asked to mention the drug so that when the tests go in for analysis and the test results come back, if they show that drug form in the person's urine or blood, the medical department will check it against the medical charts. If the medical director or the medical departments knows that individual is working with that drug substance to make him normal, there is no problem. As far as we are concerned, it will be handled as if the problem were negative. However, if the test results show a drug form that is not mentioned, they will be medically disqualified from service. They must go to the counsellor, and the counsellor must be able to investigate the reason for the drug use. If it is prescribed, then we handle it in that way.

Mr. Benjamin: This would apply even in the case of a drug prescribed by a physician.

Mr. Wick: Yes, sir.

Mr. Benjamin: In this legislation we are dealing with, do you see any need for a requirement for the Minister and the railroad to implement—and I use the words carefully—a negotiated employee assistance program?

Mr. Wick: I do not like the words “negotiated employee assistance program”. The problem with negotiated employee assistance programs is that the confidential information that should remain confidential very often gets out. I think we have found—and the history is fairly conclusive in the United States—that employee assistance programs should be management funded with labour input. For example, we could not do business unless we had a happy marriage between the two.

[Traduction]

M. Wick: L'alcootest pour lequel des niveaux ont été établis, et qui sont généralement acceptés de tous, permet d'établir assez facilement tout affaiblissement des facultés. Mais de nombreuses recherches sont en cours pour établir quelle dose d'une drogue entraîne un affaiblissement des facultés. Si quelqu'un a pu déterminer qu'à partir d'une certaine dose, les facultés sont affaiblies, je ne suis pas au courant. C'est la raison pour laquelle nos règles disent tout simplement qu'il ne faut ni boire d'alcool ni consommer de drogue. Notre règlement d'application interdit l'usage de toute substance illégale en dehors des heures de travail.

M. Benjamin: S'il s'agit d'une substance légale, d'un médicament que l'on retrouve dans le sang, l'urine ou ailleurs, est-ce que des tests de dépistage peuvent prouver qu'il y a affaiblissement des facultés?

M. Wick: En général, non, si ces substances sont bien utilisées. Il faut reconnaître que les médicaments ne sont ni bons ni mauvais. Beaucoup en prennent tout à fait couramment. Ces médicaments sont prescrits par des médecins, et si la dose prescrite est prise, aucun problème ne se pose. La plupart des médicaments ne modifient pas l'humeur. Mais ceux qui souffrent de maux physiologiques peuvent prendre des médicaments pour guérir.

Lors des tests de dépistage, ceux qui prennent des médicaments sont priés de le dire, pour que le médecin puisse regarder dans leur dossier médical s'ils sont bien autorisés à prendre lesdits médicaments si les tests montrent que cette substance a été retrouvée dans leur urine ou leur sang. Si le médecin sait qu'un employé prend ce médicament pour assurer son équilibre, aucun problème ne se pose. Pour notre part, nous considérerons que la réaction a été négative. Cependant, si le test révèle une substance qui n'est pas indiquée dans le dossier médical, la personne en question ne peut plus assurer son service sur le plan médical. Elle doit aller voir le conseiller, qui doit pouvoir établir la raison pour laquelle ce médicament est pris. S'il a été prescrit par un médecin, très bien.

M. Benjamin: Cela s'applique aussi à un médicament prescrit par un médecin?

M. Wick: Oui.

M. Benjamin: Dans ce projet de loi, pensez-vous qu'il soit utile que le ministre et la compagnie de chemins de fer instituent—et je pèse mes mots—un programme d'aide aux employés négocié?

M. Wick: Je n'aime pas beaucoup les mots «programme d'aide aux employés négocié». L'ennui, c'est que très souvent, les renseignements qui devraient demeurer confidentiels ne le sont pas. Je crois que nous avons établi—et les données en la matière semblent concluantes aux États-Unis—que les programmes d'aide aux employés devraient être financés par le patronat et établis en collaboration avec les syndicats. Nous ne pourrions pas fonctionner sans la collaboration des deux.

[Text]

[Translation]

• 1610

I do not like having employee assistance programs negotiated in the labour relations area. I do not think it works well that way.

We are investing millions of dollars, by the way, in Operation Redblock, and that is not structured by an agreement. It is simply a handshake with our labour organizations, who are trying to solve the problem just as we are.

The Chairman: How much does your total program cost?

Mr. Wick: The budget for the employee assistance program itself, counselling staff, travel, staff support, and so forth, is a little over \$1 million a year. Operation Redblock is running at almost \$2 million a year. The administration of the testing agreement is probably \$750,000. We are getting that money back in return for rehabilitation of employees, increased productivity, reduction of absenteeism, increased safety records, reduction of personal injuries, and so forth.

Mr. Benjamin: You have \$4 million a year, roughly—

Mr. Wick: I would say \$3 million to \$4 million.

Mr. Benjamin: —for U.S. railway employees.

Mr. Wick: Yes, sir; in U.S. dollars.

Mr. Benjamin: That is \$5 million Canadian.

Mr. Wick: That also includes our Canadian lines.

Mr. Benjamin: Yes, but that is a small part.

Mr. Wick: They are very much involved in Operation Redblock and are covered by our testing agreement.

Mr. Benjamin: Yes, but that is a small part of it. We are looking at \$5 million Canadian, roughly, in cost to U.S. railroads. In proportion, then, we are looking at \$1 million, \$1.5 million for Canadian railroads.

Mr. Wick: That is just in cost to CSX, not American railroads.

The Chairman: Just Chesapeake and Ohio.

Mr. Benjamin: Then if you were to transfer this into the context of the entire American railway system or the Canadian railroad system—

Mr. Wick: It would be a lot larger than that.

Mr. Benjamin: —you are looking at several million more.

Mr. Wick: Ten times that, perhaps.

Mr. Benjamin: Do you think this proposed legislation should just leave it up to a negotiated agreement, a

Je ne veux pas que les programmes d'aide aux employés fassent l'objet de négociation avec les syndicats. A mon avis, cela ne fonctionne pas bien.

Nous investissons des millions de dollars, à propos, dans l'opération Redblock, et cela n'est régi par aucune convention. Il s'agit d'une entente amicale conclue avec nos syndicats, qui essaient de résoudre le problème, tout comme nous.

Le président: Combien votre programme global coûte-t-il?

M. Wick: Le budget pour le programme d'aide aux employés, les conseillers, les voyages, le personnel de soutien, et cetera, est d'un peu plus d'un million de dollars par an. L'opération Redblock coûte presque deux millions de dollars par an. L'administration des tests coûte probablement 750,000\$. Cet investissement rapporte sur le plan de la réadaptation des employés, de la productivité accrue, de la réduction de l'absentéisme, de l'amélioration de la sécurité, de la réduction des blessures personnelles, et ainsi de suite.

M. Benjamin: Vous dépensez environ quatre millions de dollars par an. . .

M. Wick: Je dirais de trois à quatre millions de dollars.

M. Benjamin: . . . pour les employés américains du chemin de fer.

M. Wick: Oui, monsieur, en dollars américains.

M. Benjamin: Cela fait cinq millions de dollars canadiens.

M. Wick: Cela comprend nos lignes canadiennes aussi.

M. Benjamin: Oui, mais ce n'est qu'une petite partie.

M. Wick: Elles participent activement à l'opération Redblock et sont visées par notre entente touchant les tests.

M. Benjamin: Oui, mais ce n'est qu'une petite partie. Il s'agit d'environ cinq millions de dollars canadiens que cela coûte aux chemins de fer américains. Proportionnellement, donc, il en coûte un million de dollars, ou 1,5 million de dollars, aux chemins de fer canadiens.

M. Wick: C'est le coût pour CSX seulement, non pas pour les chemins de fer américains.

Le président: Seulement Chesapeake et Ohio.

M. Benjamin: Si l'on voulait appliquer ce programme à tout le réseau ferroviaire américain ou canadien. . .

M. Wick: Il serait beaucoup plus considérable.

M. Benjamin: . . . il en coûterait des millions de dollars de plus.

M. Wick: Dix fois plus, peut-être.

M. Benjamin: Pensez-vous que ce projet de loi devrait laisser les chemins de fer et les employés et leurs

[Texte]

handshake, or whatever, between railways and employees and their representatives? Or should there be a fallback in the event of a failure of a negotiated employee assistance program, so the Minister can do it for them?

Mr. Wick: If the proposed legislation is such that it provides the framework to facilitate dialogue on a product of management and labour coming to the table and trying to solve this problem to come up with something that is tangible, I do not think you have to worry about a contingency plan. It will work. I think Canadian rail management and Canadian rail labour are perfectly willing to sit down to talk about the problem and to come up with something meaningful.

I think the role in the United States has been that the FRA has simply facilitated that. Without the passage of a regulation that included pre-employment screening, testing for cause, medical examinations, and so forth, that would not have been possible. It is going to take more than just saying we are going to charge you with the responsibility to do it and to revisit it at some later time if it does not happen.

Mr. Benjamin: Then do you consider this bill adequate in the sense that the motivation of the railroads and their employee representatives... to bloody well sit down and negotiate a program similar to what you have in the Chesapeake?

Mr. Wick: I have not examined the bill, and certainly have not examined it in depth at all. I am certainly not qualified to answer that.

The Chairman: Our Minister has said under the generality of... and he has asked the committee to comment on this. It does not go as far as you have in your written brief, as I understand it. The drug and alcohol testing aspects would be for reasonable cause and also post-accident situations, but certainly not random testing. Those are the two matters that were worked out in that consultative committee in which management and labour participated. That is what we are charged with. What do you think about those two aspects?

Mr. Wick: It sounds to me as if it is right on target.

Mr. Benjamin: Bring me up to the final conclusion. If an employee has been "redblocked" and refuses help, do the dismissal provisions then come into play?

• 1615

Mr. Wick: No. If an employee is marked off duty by his co-workers, at that point his name is given to the people in the system we have trained. They sit down and talk to him, off company property, off duty, and essentially tell him this is not acceptable; in the old days perhaps, but not now. If you have a problem, let us take you to a counsellor. If you do not have a problem—that is, if you can manage it yourself—do not do it again.

If it happens again, the teams will take the person to the counsellor. Now, if he refuses to do it, there is not much they can do about it at that point, but the next time

[Traduction]

représentants s'entendre entre eux? Ou devrait-on prévoir que le ministre peut le faire pour eux s'ils ne peuvent pas s'entendre sur un programme négocié d'aide aux employés?

M. Wick: Si le projet de loi prévoit la possibilité de faciliter un dialogue entre la direction et les syndicats pour résoudre ce problème et trouver quelque chose de concret, on n'aura pas besoin d'un plan de réserve, à mon avis. Cela va marcher. Je pense que la direction et les travailleurs des chemins de fer canadiens sont tout à fait disposés à discuter du problème et à trouver une solution valable.

Aux États-Unis, la FRA a facilité le processus. Cela n'aurait pas été possible si l'on n'avait pas adopté un règlement prévoyant les tests pré-emplois, les tests motivés, les examens médicaux, et cetera. Il faudra faire plus que confier ces responsabilités à d'autres et faire réexaminer la situation si l'on n'obtient pas les résultats escomptés.

M. Benjamin: Pensez-vous alors que ce projet de loi fait l'affaire, étant donné que les chemins de fer et les représentants de leurs employés sont motivés pour négocier un programme comme celui que vous avez chez Chesapeake?

M. Wick: Je n'ai pas examiné le projet de loi; je ne l'ai pas du tout étudié en détail. Je ne suis certainement pas en mesure de répondre à cette question.

Le président: Le ministre des Transports a dit que cela relève des pouvoirs généraux... et il a demandé au Comité de le commenter. Il ne va pas aussi loin que vous dans votre mémoire écrit, si je ne m'abuse. Les tests de drogue et d'alcool seraient effectués pour des causes raisonnables et après des accidents, mais certainement pas au hasard. Ces deux questions ont été réglées par le comité consultatif auquel la direction et les travailleurs ont participé. C'est notre responsabilité. Que pensez-vous de ces deux aspects?

M. Wick: Il me semble que c'est tout à fait raisonnable.

M. Benjamin: Qu'arrive-t-il à la fin du processus? Si un employé a été déposé par le programme Redblock et refuse l'aide, peut-il être congédié?

M. Wick: Non. Si un employé est porté absent par ses collègues, on transmet son nom aux gens que nous avons formés. Ils lui parlent à l'extérieur des locaux de la compagnie et hors des heures de travail et lui disent en bref que ce n'est pas acceptable; cela l'était autrefois, mais ne l'est plus. S'il a un problème, il doit s'adresser à un conseiller. S'il n'en a pas, s'il peut se tirer d'affaire, qu'il ne le fasse plus.

Si la situation se reproduit, l'équipe amènera le travailleur au conseiller. S'il refuse, ils ne peuvent faire grand-chose, mais la prochaine fois que cela arrivera, ils

[Text]

it happens they will call a line officer in. A lot of people would say we are giving people free drunks. After all, we are allowing them to come back on the property over and over again.

Mr. Benjamin: For a third time.

Mr. Wick: For a third time maybe, or even a fourth time. Look at the statistics. We are talking about co-workers—a crew of three or four on a train—taking some action against a co-worker. The chances that anybody in management would ever discover it are almost nil. So that was going to happen anyway.

What we have done now is to put the responsibility on the crew members to take some action. Sure, they are not going to involve him in the disciplinary process. That has been the problem up until now. The only thing they could do if they wanted to take some action before this was to have the individual successfully eliminated from railroad employment, which no one was going to take the responsibility of doing.

Mr. Benjamin: Nobody really wants to.

Mr. Wick: Nobody wants to do it. There are two purposes to Operation Redblock. First and foremost, we want our trains to operate safely, without a drug or alcohol user on the train. We owe it to our people, and the goal of CSX is to operate a drug-free railroad. The purpose of Redblock is to first and foremost get that individual off the train. Secondly, it is the responsibility of fellow employees to try to get them to a help source if it is appropriate. But our primary mission has been accomplished. They are now off the train.

Mr. Benjamin: My own experience years ago was that if an employee was having a problem—not only a fellow employee but also a lower-level management type—we would try to cover up because he was a good, valuable railroader. We would cover up for him to the point of not signing over to him. I have worked a 16-hour shift rather than turn over restrictive train orders to an employee who was blind drunk when he came down to report for duty. We covered for him. We made all kinds of moves through the union with the assistant superintendent to cover and to get some help for the guy. There was nothing in place.

Mr. Wick: That was the only thing available for 100 years, because the treatment of alcohol and drug dependencies was non-existent. We are saying now that we know more about these kinds of problems, and we have some effectiveness in trying to treat these problems. Let us change the railroad environment to allow us to help people, and this is what we are essentially doing.

In the times when it was appropriate to cover up, there was nothing left. We are now saying we cannot afford the luxury of doing that. We have to first refuse to work with them and put them in a position where they need to be confronted and get to a counsellor. We have had over 100 people sent to a counsellor by a fellow crew member. That is unheard of as well.

[Translation]

appelleront un agent de la compagnie. Beaucoup diront que nous laissons nos employés se soûler impunément. Après tout, nous leur permettons de revenir au travail maintes et maintes fois.

M. Benjamin: Une troisième fois.

M. Wick: Une troisième fois, peut-être, même une quatrième fois. Examinons les chiffres. Il s'agit d'un équipage de trois ou quatre à bord d'un train qui doit prendre des mesures contre un collègue. Il est très peu probable que la direction soit saisie de l'affaire. Alors, ces choses arrivent en tout cas.

Maintenant, nous chargeons les membres d'équipage de prendre les mesures voulues. Bien sûr, ils n'intenteront pas de mesures disciplinaires contre lui. C'est cela qui a posé le problème jusqu'ici. Leur seul recours jusqu'ici était de priver le travailleur de son emploi, et personne ne voulait s'en charger.

M. Benjamin: Personne ne veut le faire.

M. Wick: C'est ça. L'opération Redblock a deux buts. D'abord et avant tout, nous voulons que nos trains circulent en toute sécurité, sans alcooliques ou toxicomanes à bord. Nous le devons à nos employés, et la CSX veut éliminer les drogues de son réseau. Dans le cadre de l'opération Redblock, on veut d'abord faire sortir les drogués des trains. Deuxièmement, leurs collègues doivent essayer de leur trouver de l'aide, s'il y a lieu. Mais nous aurons atteint notre objectif principal si les drogués ne sont plus à bord des trains.

M. Benjamin: Selon ma propre expérience, qui remonte à plusieurs années, nous essayions de protéger un employé, qu'il s'agisse d'un camarade de travail ou d'un cadre inférieur, qui éprouvait un problème, parce qu'il était un bon cheminot. Nous allions jusqu'à faire son travail pour lui. J'ai travaillé un quart de seize heures plutôt que de confier le train à l'employé enivré qui s'était présenté au travail. Nous l'avons protégé. Nous avons fait toutes sortes de démarches par l'entremise du syndicat, avec le concours du surintendant adjoint, pour le protéger et l'aider. Aucun programme n'existait à l'époque.

M. Wick: C'était le seul recours pendant 100 ans, parce qu'il n'y avait aucun traitement pour l'alcoolisme et les toxicomanies. Maintenant, nous en savons plus au sujet de ces problèmes et nous pouvons les traiter avec une certaine efficacité. Il s'agit de changer les règles des chemins de fer pour aider ces gens, et c'est ce que nous faisons.

A l'époque où il était nécessaire de camoufler le problème, il n'y avait aucun recours. Maintenant, on ne peut pas se le permettre. Il faut d'abord refuser de travailler avec ces employés en difficulté, leur expliquer la situation et les amener à un conseiller. Plus de 100 de nos employés ont été envoyés à un conseiller par un collègue. C'était inouï.

[Texte]

Mr. Benjamin: That is beautiful. As I read the bill now, the employee who is subjected to testing and medical examinations can be the last one to hear what the report is on his own situation. It seems to me the bill is deficient here. Would you agree the first one to be told about his problem—whether it is drug, alcohol, stress or anything else—is the employee himself from the examining physician?

Mr. Wick: Again, I have not seen the bill, but let me quickly summarize how it occurs on our property.

If an individual is tested because he was involved in an accident or because he sustained a personal injury, he would be tested as a part of that process. He would be taken to an independent medical facility and would give urine; blood is optional. With Federal Express overnight courier to our testing analysis laboratory in North Carolina, it is analysed the next day. They have a computer terminal at Compucan directly to the medical department in Jacksonville, so the analysis results are there within 48 hours, in two or three days.

• 1620

If it is positive, a letter is immediately sent to the employee explaining what happened. Now, the employee is working during this period of time. We do not let them stop working if it is an accident or an injury. Of course, they would not be working if it is an injury unless it... they could be back to work if they just missed a day.

If somebody is tested because the supervision suspects reasonable cause; that is, they are behaving irregularly. If we have an employee standing out talking to a boxcar and the boxcar is not talking back to him, obviously we are not going to let that individual work. But the employee himself will hear within seven days of the results of that test and he is the only person—

Mr. Benjamin: Will he hear it before anybody else does?

The Chairman: Politicians talk to boxcars all the time!

Mr. Benjamin: The employee has the right to know before anybody else.

Mr. Wick: The employee is the only person aside from the chief medical officer and his immediate staff and the employee assistance councillor. They are the only individuals who will ever hear what the results of that test are.

Mr. Benjamin: But this bill requires the examining physician or the optometrist to tell the chief medical officer of the railroad, not the employee.

The Chairman: Well, Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: We are dealing with the employee assistance program—

The Chairman: —we are dealing with—

Mr. Benjamin: Will you quit butting in?

[Traduction]

M. Benjamin: C'est merveilleux. Si je comprends bien le projet de loi, l'employé qui subit des tests et des examens médicaux peut être le dernier à recevoir le rapport de son état. Il me semble que c'est une lacune du projet de loi. Êtes-vous d'accord pour dire que le médecin examinateur doit d'abord informer l'employé lui-même de son problème, qu'il s'agisse de toxicomanie, d'alcoolisme, de stress ou d'autres?

M. Wick: Je répète que je n'ai pas vu le projet de loi, mais permettez-moi de résumer comment cela se passe chez nous.

Si un employé était dans un accident ou a subi une blessure, il devrait subir un test. Il irait à une installation médicale indépendante et donnerait un échantillon d'urine; le sang est facultatif. L'échantillon est envoyé la nuit par le service de messageries Federal Express à notre laboratoire d'analyse, en Caroline du Nord, où il est analysé le lendemain. Compucan a un terminal d'ordinateur relié directement au service médical, à Jacksonville; alors les résultats de l'analyse y arrivent dans les 48 heures, soit dans deux ou trois jours.

Si le test est positif, on envoie une lettre immédiatement à l'employé pour l'expliquer. Pendant ce temps-là, l'employé travaille. On ne le retire pas de son emploi s'il s'agit d'un accident ou d'une blessure. Bien sûr, il ne pourrait travailler en cas de blessures que si... peut-être qu'il n'a manqué qu'un jour de travail.

On fait tester quelqu'un si le surveillant a des raisons de croire «qu'il prend de la drogue» à cause de son comportement irrégulier. Si un employé parle à un wagon de chemins de fer qui ne lui répond pas, évidemment, on ne permettra pas à cet employé-là de travailler. Mais l'employé sera informé des résultats du test dans les sept jours, et il est le seul. . .

M. Benjamin: Sera-t-il informé avant tous les autres?

Le président: Les politiciens parlent aux wagons de chemins de fer tout le temps!

M. Benjamin: L'employé a le droit de le savoir avant tous les autres.

M. Wick: L'employé est la seule personne «qui sera informée», sauf le médecin en chef, les membres de son personnel immédiat et le conseiller d'aide à l'employé. Ils sont les seuls qui sauront les résultats du test.

M. Benjamin: Mais selon ce projet de loi, il faut que le médecin examinateur ou l'optométriste informe le médecin en chef du chemin de fer, et non pas l'employé.

Le président: Eh bien, monsieur Benjamin. . .

M. Benjamin: Il s'agit du programme d'aide aux employés. . .

Le président: . . . il s'agit. . .

M. Benjamin: Cessez de m'interrompre.

[Text]

The Chairman: I am butting in because you were late and you were so far off—

Mr. Benjamin: That has nothing to do with it.

The Chairman: Oh, yes, it has. You are so far off in most of your questions today that I have been overly generous and liberal in letting you continue. The witness was short, succinct, gave the history, gave the experience he has in his state, but you were asking about something he does not know anything about and we are going to have the Canadian Medical Association—

Mr. Benjamin: You were not listening to the question I asked.

The Chairman: —saying that regardless of the bill, under the ethics of the medical profession, the employee will be the first one to get the medical report along with anyone else in the bill.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you were not listening to the question I asked the gentleman.

The Chairman: I was.

Mr. Benjamin: I will put the question again so you can understand it.

The Chairman: That may be difficult.

Mr. Benjamin: In the case of an examining physician, the bill requires the examining physician to send the report of that employee's medical condition to the chief medical officer. There is no requirement in the bill that the employee get that report first.

The Chairman: That is right. But you are going to have a witness to say what the ethics are.

Mr. Benjamin: I am not asking about other witnesses. I am asking this witness. If you would wait—

The Chairman: We are going to have a witness—

Mr. Benjamin: What is your response to that circumstance in this legislation?

Mr. Wick: If you think I am actually stupid enough to get into the middle of this—

Mr. Benjamin: No. Ignore the chairman.

Mr. Wick: I have not seen your proposed bill.

The Chairman: That is right.

Mr. Wick: So there is no way I can answer you.

Mr. Benjamin: I am asking you about that kind of circumstance.

Mr. Wick: I cannot speak to it, I am sorry.

Mr. Benjamin: All right, leave aside this bill. In the circumstance in which an examining physician is required—

The Chairman: You have had this before you before this witness came. You have heard it several times during these hearings that there happens to be—and you will

[Translation]

Le président: J'interviens parce que vous êtes arrivé en retard, et vous vous éloignez tellement. . .

M. Benjamin: Cela n'a rien à voir.

Le président: Si. La plupart de vos questions sont si loin du sujet que j'ai été trop généreux en vous permettant de continuer. Le témoin était bref et succinct, il a présenté un historique, et l'expérience qu'il a eue dans son État, mais vous avez posé une question sur quelque chose dont il ne sait rien, et nous allons convoquer l'Association médicale canadienne. . .

M. Benjamin: Vous n'avez pas écouté la question que j'ai posée.

Le président: . . . qui dira que, peu importe le libellé du projet de loi, les médecins, de par leur code de déontologie, doivent fournir le rapport médical à l'employé en même temps qu'à tous les autres mentionnés dans la loi.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous n'avez pas écouté la question que j'ai posée au témoin.

Le président: Si.

M. Benjamin: Je vais reformuler la question pour que vous puissiez la comprendre.

Le président: Cela pourrait être difficile.

M. Benjamin: Le projet de loi oblige le médecin examinateur à envoyer le rapport de l'état médical de l'employé au médecin en chef. Il n'est pas nécessaire de l'envoyer à l'employé d'abord.

Le président: C'est exact. Mais nous aurons un témoin pour expliquer le code de déontologie.

M. Benjamin: Je ne parle pas des autres témoins. Je pose la question à ce témoin-ci. Si vous voulez bien attendre. . .

Le président: Nous allons convoquer un témoin. . .

M. Benjamin: Comment réagissez-vous à la façon dont le projet de loi traite cette situation?

M. Wick: Si vous pensez que je suis assez bête pour intervenir dans ce débat. . .

M. Benjamin: Non. Oubliez le président.

M. Wick: Je n'ai pas vu le projet de loi.

Le président: C'est exact.

M. Wick: Donc, je ne peux vous répondre.

M. Benjamin: Je vous demande votre avis sur ce genre de situation.

M. Wick: Je ne peux en parler, je regrette.

M. Benjamin: D'accord, laissons de côté ce projet de loi. Si un médecin examinateur doit. . .

Le président: On vous l'a déjà expliqué avant la comparution de ce témoin. Vous l'avez déjà entendu plusieurs fois pendant ces audiences, et l'Association

[Texte]

hear it from the Canadian Medical Association, if you believe them or not—a fundamental ethic that the report, regardless of this bill, will go to the employee along with—

Mr. Benjamin: That is not what I asked.

The Chairman: Oh, yes, it sort of gets on to it.

Mr. Benjamin: That is not what I asked.

The Chairman: Well, you are—

Mr. Benjamin: And we will deal with the CMA when they get here.

The Chairman: Yes, and I hope you are here.

Mr. Benjamin: I am asking the opinion of this witness. Is it proper—

The Chairman: Well—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, how I use up my time is none of your bloody business. I am using up my time.

The Chairman: You have almost—

Mr. Benjamin: I am asking the question—

The Chairman: As far as I am concerned, you have used it up.

Mr. Benjamin: I want to ask the witness again. Is it proper—

The Chairman: Jesus mackerel, you have used it up.

Mr. Benjamin: —for an examining physician to inform the chief medical officer of a railway before the employee is informed?

Mr. Wick: I think that notifying the employee of the result of a drug screen is of paramount importance.

Mr. Benjamin: Or any other medical examiner.

Mr. Wick: On our property there are at least two people who know it before the employee. One is the chief medical officer and the other is the employee assistance councillor. The reason the employee would know it third is simply that the results of the laboratory test and the covering letter from the chief medical officer are mailed, explaining what procedures that employee has to go through in order to be returned to service. It is sent through the mail, so it will be two or three days later.

• 1625

Mr. Benjamin: But, in the course of the doctor-patient relationship, do you not think the physician who is examining that employee—I am not talking just about drugs and alcohol; I am talking about everything else—would tell the employee that he is going to have to turn him in, before he tells anybody else?

Mr. Wick: Let me try to put the lid on this if I can. Let us look at the mechanics of that doctor-patient relationship. It is not like examining a muscle in the arm or a back. We are talking about a urine specimen or a blood specimen that must be analysed in a laboratory.

[Traduction]

médicale canadienne le répétera, que vous le croyiez ou non; peu important les dispositions de la loi, le rapport doit être envoyé à l'employé, conformément au code de déontologie, ainsi qu'au. . .

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que j'ai demandé.

Le président: Si, à peu près.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que j'ai demandé.

Le président: Eh bien, vous. . .

M. Benjamin: Nous parlerons aux témoins de l'AMC lorsqu'ils comparaitront.

Le président: Oui, et j'espère que vous serez des nôtres.

M. Benjamin: Je demande l'avis de ce témoin. Doit-on. . .

Le président: Eh bien. . .

M. Benjamin: Monsieur le président, la façon dont j'utilise mon temps ne vous regarde pas du tout. J'utilise mon temps.

Le président: Vous avez presque. . .

M. Benjamin: Je pose la question. . .

Le président: Quant à moi, vous avez épuisé votre temps.

M. Benjamin: Je vais reposer la question au témoin. Est-ce que. . .

Le président: Zut alors, vous avez épuisé votre temps.

M. Benjamin: . . . le médecin examinateur doit informer le médecin en chef du chemin de fer avant l'employé?

M. Wick: Je pense qu'il est d'importance primordiale d'informer l'employé du résultat d'un test de dépistage.

M. Benjamin: Ou tout autre médecin examinateur.

M. Wick: Chez nous, au moins deux personnes connaissent le résultat avant l'employé: le médecin en chef et le conseiller d'aide à l'employé. La raison pour laquelle l'employé est le troisième à le savoir est simplement parce que les résultats du test de laboratoire et la lettre d'accompagnement du médecin en chef sont envoyés par la poste; on explique à l'employé ce qu'il doit faire pour regagner son emploi. On l'envoie par la poste, et il le recevra dans deux ou trois jours.

M. Benjamin: Mais ne pensez-vous pas que le médecin qui examine l'employé, peu importe la raison, qu'il s'agisse de drogues ou d'alcool ou d'autres choses, doit normalement l'informer qu'il devra le révéler aux autorités avant qu'il n'informe quelqu'un d'autre?

M. Wick: Laissez-moi mettre un terme à ce débat, si je le peux. Examinons les rapports qui existent entre le médecin et son client. Dans ce cas-ci, il ne s'agit pas d'examiner un muscle du bras ou du dos. Il s'agit d'un échantillon d'urine ou de sang qui doit être analysé en

[Text]

Very few physicians have that capability, no matter where they are. So that has to be sent somewhere other than the doctor's office. There is a period of time involved to analyse that sample. So it is going to be impossible to let a patient know the results of a urine or drug screen, usually, while he is in the doctor's office. Even though we might want to do that if that was possible, the simple mechanics of it would not allow that to happen.

Mr. Benjamin: In your set-up, then, the employee finds out just as quickly as anybody else.

Mr. Wick: No. I said the chief medical officer finds out, because there is a computer terminal in the medical department from the testing analysis laboratory that instantaneously transmits, confidentially in a locked room, the results of the screen. It is a number of days later that the employee finds out about it, simply because he gets a letter and a copy of the lab results. It is not possible to do it any other way.

The information is confidential and not broadcast to the world—certainly not to line management, because again we are handling it in a medical way, not a disciplinary way.

Mr. Cochrane: If an employee is on a prescription drug, as you say, to make him normal that has some side-effects, has he or she a responsibility to report that to the supervisor?

Mr. Wick: That is correct.

Mr. Cochrane: If an employee does, as Mr. Benjamin said was happening for years... and that is fairly common in the rail industry: you covered for your friend. Your point is well taken that there was no alternative at that point, other than to lose the job—

Mr. Benjamin: Protect yourself.

Mr. Cochrane: Sure. Other than the fact that you are putting yourself and your co-workers at risk by working with someone who is under the influence of whatever, is there any kind of a penalty if someone is aware but does not report?

Mr. Wick: There would be two penalties, obviously. First, if they were in a testing situation and it was positive for that particular drug, then they would be medically disqualified from service and would have to go to a counsellor to be able to work out the details that were prescribed and so forth. The counsellor in that situation would make sure that a release from the doctor is given so the people are off the medication before they would be allowed to return to service.

There is a penalty in the sense that they are out of service but should have been out of service during the period of time they were taking the medication—

Mr. Cochrane: But I am also referring to the co-worker who does not report them.

Mr. Wick: No, there would not be a penalty in a situation like that.

[Translation]

laboratoire. Très peu de médecins peuvent le faire chez eux, où qu'ils soient. Donc, il faut envoyer l'échantillon à l'extérieur. L'analyse prend du temps. Donc, il sera impossible d'informer le client des résultats du test de dépistage pendant qu'il est au cabinet du médecin. Même si on voulait le faire, ce serait impossible.

M. Benjamin: Chez vous, donc, l'employé connaît les résultats avant ou en même temps que tous les autres.

M. Wick: Non. Il dit que le médecin en chef le sait, parce qu'un terminal d'ordinateur du service médical transmet instantanément les résultats de l'analyse de laboratoire dans une salle fermée à clé; c'est confidentiel. L'employé apprend les résultats quelques jours plus tard, parce qu'il reçoit une note et une copie des résultats. On ne peut le faire autrement.

Les renseignements sont confidentiels et ne sont pas publiés. On n'informe certainement pas les gestionnaires sur place, parce que pour nous, c'est un problème médical, pas disciplinaire.

M. Cochrane: Si un employé prend un médicament d'ordonnance pour le rendre normal, comme vous le dites, mais qui a des effets secondaires, doit-il le signaler à son surveillant?

M. Wick: Oui.

M. Cochrane: Si un employé le fait, et M. Benjamin a dit que c'était une pratique courante pendant des années... c'est une pratique assez courante dans l'industrie ferroviaire, on protège son camarade de travail. Vous avez bien dit qu'on n'avait alors aucun autre recours, sauf le congédiement...

M. Benjamin: Il faut se protéger.

M. Cochrane: Bien sûr. Sans parler du fait qu'on se met en danger et qu'on compromet la sécurité de ses collègues en travaillant avec quelqu'un dont les facultés sont affaiblies, prévoit-on une peine pour un employé qui est au courant de la situation, mais ne la signale pas?

M. Wick: Il y aurait deux peines, évidemment. Premièrement, s'ils étaient testés et que les résultats étaient positifs, ils seraient déclarés inaptes au travail ou devraient se présenter à un conseiller pour régler leurs problèmes, etc. Dans une telle situation, le conseiller devrait s'assurer qu'ils cessent de prendre le médicament en question avant de retourner au travail.

Ils sont pénalisés parce qu'ils ne peuvent pas travailler, mais en tout cas, ils ne devraient pas travailler pendant qu'ils prennent le médicament...

M. Cochrane: Mais je parle aussi du collègue qui ne le signale pas.

M. Wick: Non, il n'y aurait pas de peine pour un tel cas.

[Texte]

Mr. Cochrane: I presume the penalty is that they are putting their life at greater risk as a result of not reporting it.

Mr. Wick: You could not believe how much training we have done to management and how much training we have done to the 1,900 volunteers to say that if you know somebody has gone to a doctor then it is surely the responsibility of the doctor to tell an employee, when he is prescribing the drug, that it may have some adverse side-effects and to ask what kind of work he does or to tell him not to work. Sometimes doctors do not do that.

Mr. Cochrane: Do you have a company doctor?

Mr. Wick: We have a medical department and we have probably 150 to 175 contract positions on a fee-for-service basis.

Mr. Cochrane: We discussed this when we were talking about the piloting and the licensing and so on. Do the doctors have any obligation to you once they have interviewed someone and they realize there is a problem? You are not expecting them to report to you?

Mr. Wick: No. Very often the employee, if it is a personal situation, will not go to one of the contract positions; he will go to his own. It gets back to there surely being an ethical responsibility from a person in the medical profession to alert a patient that a certain drug he or she is prescribing will have an adverse side-effect.

Mr. Cochrane: But not to alert the employer?

Mr. Wick: No. It is awfully hard to establish that kind of—

Mr. Cochrane: Of relationship. Thank you.

Mr. Reid: I just want to clarify one or two questions, and some of it might be repetitive.

How do you, Mr. Priddy or your assistant, indicate or define testing for cause? Is testing for cause only after an incident?

• 1630

Mr. Wick: The United States regulation sets up several possible testing scenarios under reasonable cause—obviously the behaviour factor, when somebody is acting peculiarly or their dress, their gait, their speech or their body odour presents obvious evidence that something is wrong.

It also allows us the opportunity to test when certain operating rules are violated. We elected not to do that in putting in our testing agreement. The regulations only give the authority for railroads to test; it does not say it is mandatory. So we can interpret those in a variety of different ways.

[Traduction]

M. Cochrane: Je suppose que la peine consiste en ce qu'ils mettent leur vie en danger en ne signalant pas une telle chose.

M. Wick: Vous ne pouvez pas imaginer comment nous avons insisté dans nos cours de formation donnés aux gestionnaires et aux 1,900 bénévoles pour qu'ils informent leurs collègues que le médecin doit les informer des effets secondaires d'un médicament; le médecin doit savoir quel genre de travail la personne fait ou lui dire de ne pas travailler si c'est contre-indiqué. Parfois, les médecins ne le font pas.

M. Cochrane: Votre compagnie a-t-elle un médecin?

M. Wick: Nous avons un service médical, et probablement de 150 à 175 médecins à contrat qui sont payés à l'acte.

M. Cochrane: Nous en avons parlé dans les discussions sur le pilotage et les licences, et ainsi de suite. Les médecins doivent-ils vous informer s'ils sont au courant d'un problème? Vous ne vous attendez pas à ce qu'ils fassent rapport?

M. Wick: Non. Dans bien des cas, si l'employé a un problème personnel, il n'ira pas chez un médecin à contrat, mais chez son propre médecin. Le médecin a certainement l'obligation morale d'informer le patient que tel ou tel médicament qu'il prescrit aura un effet secondaire défavorable.

M. Cochrane: Mais ne doit-il pas informer l'employeur?

M. Wick: Non. Il est extrêmement difficile d'établir ce genre de...

M. Cochrane: De rapport. Merci.

M. Reid: Je vais simplement préciser une ou deux questions, et cela, pour répéter en partie ce qu'on a déjà entendu.

Je pose la question à M. Priddy ou à son adjoint. Comment définissez-vous le «test motivé»? Est-ce que cela se fait seulement après un incident?

M. Wick: Les règlements américains prévoient nombre de cas possibles où on fera subir des tests, s'il y a un motif fondé: il y a manifestement le comportement, quand quelqu'un agit de façon singulière, ou quand quelque chose cloche dans la tenue, la démarche, l'élocution ou les odeurs qu'il dégage. On peut donc avoir des preuves flagrantes signalant que quelque chose ne va pas.

Les règlements américains donnent la possibilité par ailleurs de faire subir des tests quand certaines règles de manutention ont été enfreintes. Nous avons choisi de ne pas inclure cette possibilité dans notre entente sur les tests. En effet, les règlements donnent aux sociétés de chemins de fer le pouvoir de faire subir des tests, mais ce n'est pas obligatoire. On peut donc donner toute une gamme d'interprétations à ces règlements.

[Text]

We tried to put in place what we thought were the most appropriate ways of determining reasonable cause. We would test employees involved in an accident in which it is not obvious it is a track or mechanical failure. Most of the accidents then would be train handling and so forth and we would test all the appropriate employees. We would test an employee who has sustained a personal injury that otherwise cannot be explained.

Mr. Reid: Mr. Wick, the employee assistance program to which you have referred is primarily then a counselling service. You have also told us that it is not a negotiated program and you have told us there was no real obligation on a fellow, brother worker, to report any person who happened to be on the railroad works and properties during the operation of that railway.

I am concerned and interested in how you managed to develop Operation Redblock and to promote it to the degree that you have people, both from the point of view of volunteering information to that employee. There are no obligations, I understand, to speak to that fellow employee, and that employees' willingness to submit to the counselling has made the program successful. I ask you if you see any difference in your operation of railways from that in this part of this country.

Mr. Wick: I think your questions are good and fair. Employee assistance programs were originally started, and still are, by management recognizing that either from a humanistic standpoint or cost standpoint it is better to subject the person or to make treatment available to the employee. The mission was to make that treatment attractive. We all know the problems with alcohol and drug dependence; people deny them and they do not face the problems well. So the whole purpose of the corporate approach is to open the window to allow more people to get to the counsellor.

Now, my experience over the number of years is that I have never known anyone who wakes up in the morning determined to go to the counsellor. There is usually somebody or some person behind that individual, motivating him to get to the counsellor.

With respect to the medical policies we have expanded, the labour relations agreement, which allows for structured referral to the counsellor, has helped. Let us talk about Operation Redblock, for example. There is nothing written that says somebody has to be reported when they are marked off duty. There is no record keeping. We certainly have to compliment our labour organizations. It is their program. They came to us and asked us to support their efforts in helping to develop this.

Our labour organizations are vitally interested in solving the problem as much as we are because somebody inappropriate out there is responsible for hurting or killing another employee. They simply mark an individual off and get them to the counsellor by whatever

[Translation]

Nous avons essayé de prévoir la meilleure façon de définir le motif fondé. On fera donc subir des tests aux employés à qui il est arrivé un accident dont la cause n'est pas, de façon flagrante, une panne mécanique ou l'état de la voie ferrée. Dans ces cas-là, la plupart des accidents sont dus à la manutention du train ou à autre chose, et c'est alors que nous faisons subir des tests aux employés concernés. On fait subir des tests à un employé qui a subi une blessure difficile à expliquer.

M. Reid: Monsieur Wick, le programme d'aide aux employés dont vous avez parlé offre essentiellement des conseils, n'est-ce pas? Vous avez ajouté qu'il ne s'agit pas d'un programme négocié et que rien ne forçait un membre du syndicat, un travailleur, à dénoncer une personne qui se trouve sur la propriété ferroviaire pendant que le train est en marche.

Il y a quelque chose qui m'inquiète. Je voudrais savoir comment vous avez réussi à mettre au point cette opération Redblock et à la faire accepter par les employés, de telle sorte que c'est de leur plein gré qu'ils y participent. Si j'ai bien compris, personne n'est obligé de parler à un collègue, et c'est le plein gré des employés, qui cherchent à obtenir des conseils, qui fait que le programme est couronné de succès. Avez-vous pu trouver une différence quelconque entre votre exploitation ferroviaire et la nôtre?

M. Wick: Je pense que vos questions sont à propos. Les programmes d'aide aux employés, au départ, et c'est toujours vrai, sont l'initiative du patronat, qui constate que, du point de vue humanitaire comme du point de vue économique, il vaut mieux offrir un traitement approprié à l'employé qui en a besoin. Nous avons pour mission de rendre ce traitement souhaitable. Nous connaissons tous les problèmes de dépendance que causent l'alcool et les drogues. Les gens ont tendance à nier l'existence du problème et ils ne cherchent donc pas à le régler. Le patronat a donc pour attitude qu'il faut ouvrir aux employés la possibilité de consulter un conseiller.

D'après ce que j'ai pu constater pendant plusieurs années, il n'est jamais arrivé que quelqu'un se lève un bon matin, déterminé à aller voir un conseiller. D'habitude, il y a quelqu'un d'autre qui le soutient, qui le pousse à aller voir un conseiller.

Pour ce qui est des politiques médicales que nous avons adoptées, la convention collective, qui permet que certains patients soient recommandés à un conseiller, a été utile. Prenez l'exemple de l'opération Redblock. Il n'y a rien par écrit qui exige que quelqu'un soit dénoncé en dehors de ses heures de travail. Il n'y a pas de dossier là-dessus. On doit certainement louer les syndicats. Le programme est leur initiative, et ils se sont adressés à nous pour que nous les aidions à le concrétiser.

Nos syndicats souhaitent vivement, tout comme nous, trouver une solution au problème, car il s'agit d'un employé qui n'est pas en état de travailler et qui cause des blessures à un autre employé, voire sa mort. C'est alors qu'on repère le fauteur de troubles et qu'on l'amène voir

[Texte]

means they can. If it has to be through a supervisor, they will call the supervisor and ask him to help and either charge or direct the person in there, informally.

We are not interested in keeping score who it might be. We are interested in firstly getting him off trains, and secondly in being able to provide appropriate treatment when it is feasible to do so.

• 1635

Mr. Reid: The first page of the written presentation indicates that in your opinion, or in that of Mr. Priddy, who is on the letterhead, the Canadian public should primarily hold the railways accountable and responsible for safety as they strive for survival in the competitive marketplace.

Have any claims been made against your railway for the delay in the application of Rule G or for allowing an employee who is perhaps known to be on the premises three or more times under the influence of drug or alcohol?

Mr. Wick: The answer to that question is emphatically no. There have been several U.S. railroads cited for violations of the regulations over and over again. We are very fortunate, or we have great labour organizations, that CSX has not been cited for any of the violations. Certainly I think our reputation fairly stands. We are tough on drug and alcohol use; there is no question about it. We will try to deal with somebody consistently and fairly.

This does not go on ad infinitum. If somebody does not respond to what we are trying to put in place and does not avail himself of treatment successfully, somewhere we have to look at severing that employment relationship with that individual. We can afford nothing less. Everybody recognizes it.

Mr. Reid: I do not want to belabour it, so this will be my last question, but it is basically on the same point.

You talk in terms of "we" with respect to the employee assistance program, the submission to counselling. There is going to be a period of time that management does not know that this employee... no one has advised management or reported to the supervisor that somebody is labouring under a problem.

You have emphasized that you have a good working relationship with your labour union or movement. Please elaborate, if you could, how you reached that point—either by way of guaranteeing job security or otherwise—of getting other employees to assist their brothers or to get as large a percentage of those who are under this kind of influence of drug or alcohol to attend to counselling service. You have a good record. How did you reach that point?

[Traduction]

le conseiller, par tous les moyens possibles. S'il faut passer par l'intermédiaire du surveillant, on lui téléphonera pour lui demander son aide, et la personne sera acheminée, de façon officielle.

Et il nous importe peu de garder des dossiers, car, avant tout, on veut qu'il cesse de conduire un train, et deuxièmement, on veut lui offrir un traitement convenable, quand c'est possible.

M. Reid: Je lis la première page de votre mémoire et, à votre avis, ou de celui de M. Priddy, dont le nom figure dans l'en-tête, le public canadien devrait rendre les sociétés de chemins de fer responsables de la sécurité, même si elles doivent relever le défi d'une concurrence serrée sur le marché.

Y a-t-il eu des réclamations contre votre société de chemins de fer à cause des retards dans l'application de la règle G ou parce que l'on a permis à un employé de travailler trois fois ou plus alors qu'il était en état d'ébriété ou sous l'influence d'une drogue?

M. Wick: Absolument pas. On a accusé plusieurs sociétés de chemins de fer américaines d'avoir violé les règlements à plusieurs reprises. Quant à nous, nous avons le bonheur d'avoir d'excellents syndicats, et la CSX n'a jamais été accusée de quoi que ce soit. A coup sûr, je pense que notre réputation est solide. Nous sommes très sévères pour ce qui est de la consommation de l'alcool et des drogues, c'est indéniable. Nous nous occupons de chacun avec justice et persévérance.

Mais cela ne dure pas indéfiniment. Si quelqu'un n'y met pas du sien et ne se soumet pas de façon probante au traitement qui lui est offert, il nous faut à un moment donné envisager le renvoi. Nous n'avons pas le choix. Tout le monde accepte cela.

M. Reid: Je ne veux pas m'appesantir sur le sujet, et j'en viens à ma dernière question. Elle porte essentiellement sur le même point.

Quand vous avez parlé du programme d'aide aux employés, vous avez dit «nous», pour ce qui était des conseils. Il y aura certainement une période où le patronat ne sera pas au courant du fait que l'employé... Personne n'est forcé de signaler un cas problème au patronat ou de dénoncer un employé à son surveillant.

Vous avez bien insisté quand vous avez dit que vous aviez de bons rapports avec votre syndicat. Pouvez-vous nous dire comment vous en êtes arrivés là, que ce soit en garantissant la sécurité d'emploi ou autrement, et comment vous avez pu obtenir que les autres employés aident leurs collègues? Comment avez-vous pu obtenir qu'une telle proportion de ceux qui souffrent de ce problème de drogue ou d'alcool cherchent à obtenir des conseils? Votre réputation est solide. Comment y êtes-vous parvenus?

[Text]

Mr. Wick: We are very lucky. We were very lucky, because we have within the family of CSX two very important elements. The enlightened management team is willing to try new things, has recognized that the old ways over a hundred years really were not working, and acknowledges that by itself it cannot solve the problem. We are also very lucky that the labour leaders on our property were willing to sit down to try to constructively find a solution to this problem. We simply, honestly and forthrightly listened to one another and within that boundary tried to construct something that made some sense.

Obviously, Operation Redblock, with more than 20,000 employees covered by it, does not work for everybody. There are certainly employees out there who are not willing, for whatever reason, to stand up and be counted in terms of marking somebody off. But we found these are few.

Basically, we know that employees like to be involved. They have dealt with this problem for an awfully long time with little or no solution available to them. Not only do they despise covering for somebody, because they are putting their own job on the line, not to mention safety, but also they do not like to do somebody else's work. This gives them the opportunity to take some action to try to help somebody. Generally people are out there for two reasons: either people let them do it, because they would never report them; or because their own addiction made it possible—in other words, they had to be there that way, simply because they were addicted. For either one of those reasons, Operation Redblock seems to work.

We are not saying it is the end-all, but we are saying that, certainly for us, it is the best approach we have found yet. We have good supervisors, We have 11 trained professional counsellors all over the system who are working professionally to deal with the problem. We have all of our labour organizations working just as hard as we are to try to deal with the problem. We have a testing agreement that is beginning to provide checks and balances against the whole system. There may be something that we would decide down the line to add to it. I can promise you we would be willing to try, because we can afford nothing less than a safe alcohol- and drug-free rail transportation system for our employees, our customers, or the people living along our railways. Obviously, we are willing to invest the resources to make sure that we do.

• 1640

The Chairman: All of what you said is tremendous, but it is finally tied down to an agreement between management and labour, is it not? When answering Mr. Benjamin, you did not like this business of negotiating something. Is there not an umbrella agreement that covers

[Translation]

M. Wick: Nous avons beaucoup de chance. Dans la famille de la CSX, il y a deux éléments très importants. Nous avons un patronat éclairé, qui est prêt à innover et qui a reconnu que les vieilles méthodes, utilisées depuis 100 ans, ne menaient à rien. Le patronat a reconnu qu'il ne peut pas de lui-même résoudre le problème. D'autre part, nous avons eu la chance d'avoir affaire à des dirigeants syndicaux qui étaient prêts à discuter avec nous pour que nous trouvions ensemble une solution à ce problème. Tout simplement, en toute honnêteté et très directement, nous avons écouté ce qu'avaient à dire les uns et les autres et, dans un certain cadre, nous avons essayé de trouver une réponse sensée.

Visiblement, l'opération Redblock qui intéresse quelque 20,000 employés, ne convient pas à tous. Il y a certainement des employés qui ne sont pas prêts, pour une raison quelconque, à sortir du rang pour dénoncer quelqu'un d'autre. Toutefois, il y en a peu.

Essentiellement, nous savons que les employés aiment avoir le sentiment qu'ils participent à l'action. Ils sont aux prises avec ce problème depuis très longtemps, et les solutions sont rares. Ils trouvent méprisant de camoufler quelqu'un, parce qu'ils risquent leur emploi, sans compter le danger que cela représente, mais par ailleurs, ils n'aiment pas non plus faire le travail de quelqu'un d'autre. Ce programme leur donne la possibilité de venir en aide à quelqu'un. En général, les auteurs de troubles restent où ils sont pour deux raisons: soit qu'on les laisse faire, parce que l'on refuse de les dénoncer, soit parce que leurs collègues sont eux-mêmes aux prises avec le problème. . . En d'autres termes, eux aussi sont victimes de la dépendance. Dans un cas comme dans l'autre, l'opération Redblock semble avoir réussi.

Nous ne prétendons pas que ce soit la panacée, mais de notre point de vue, c'est la meilleure solution jusqu'à présent. Nous avons de bons surveillants. Nous avons 11 conseillers professionnels compétents qui s'occupent de ce problème dans tout le réseau. Tous nos syndicats travaillent tout aussi dur que nous pour résoudre le problème. Nous avons une convention sur les tests qui se révèle efficace par rapport à l'ensemble. Il se peut que nous y ajoutions quelque chose tôt ou tard. Je puis vous assurer que nous essaierons, car nous ne pouvons pas nous permettre de compromettre la sécurité des transports ferroviaires et nous devons garantir une exploitation libre d'alcool et de drogues à nos employés, à nos clients, aux riverains de la voie ferrée. Il va de soi que nous sommes prêts à investir ce qu'il faut pour garantir cela.

Le président: Ce que vous avez dit est emballant mais finalement, il s'agit d'un accord entre le patronat et les travailleurs, n'est-ce pas? En réponse à une question de M. Benjamin, vous avez dit qu'il vous déplaisait de négocier. Y a-t-il une convention cadre qui couvre tout

[Texte]

this? How many employees do you have? Is it a voluntary thing? Do you have 40,000 employees with the system?

Mr. Wick: CSX Transport has 40,000.

The Chairman: You mention 20,000.

Mr. Wick: Those are the ones covered by the testing agreement as we speak now. We are working with the labour organizations who represent the rest to put them under the testing agreement. Let us talk about the agreement. Let us not confuse things. We have one agreement that deals with the disciplinary handling of people charged with the violation of Rule G. They have been observed by management using drugs or alcohol on the job. The management can detect it and see it.

We have another agreement that authorizes testing. The program in which we are investing between \$1.5 and \$2 million, Operation Redblock, carries no agreement. It is simply a handshake and a level of trust between our organizations and the company. We trust the organizations to get out and to help the drug and alcohol problem off the railroads; the labour organization trusts management to continue to support the program. It is the best arrangement possible.

The Chairman: So you have half of your employees on the handshake, Redblock.

Mr. Wick: Yes, those are the employees who are out on the trains, on the signals, and so forth.

Mr. Benjamin: The direct operations.

Mr. Wick: Correct.

Mr. Taylor: You say safety is the first priority of CSX Transport.

Mr. Wick: Yes.

Mr. Taylor: Does it really put safety ahead of profits?

Mr. Wick: If you talked to the safety people, they would say yes. If you talked to our stockholders, they would say we better not. Certainly safety is a very high priority for us. We have examined the link between alcohol and drug usage and safety. We have problems sometimes, as all railroads do, with our safety effort. There are a lot of things that impinge on the safety record. We are in the process of down-sizing or eliminating parts of our railroad. When employees are subjected to that, sometimes they are not thinking about their job all the time. Safety is an absolute priority with our railroad, and it has to be, just as it is with the CP and the CN and every other railroad in this country.

Mr. Taylor: What would be the total percentage of all your safety programs in regard to the total expenditures? Are you paying 5% on safety, or 10%?

[Traduction]

cela? Combien avez-vous d'employés? Est-ce qu'il faut le plein gré des employés? Avez-vous 40,000 employés?

M. Wick: La CSX Transport compte 40,000 employés.

Le président: Vous avez dit 20,000.

M. Wick: Il s'agit des employés qui sont régis par l'accord sur les analyses. Nous sommes en négociation avec les syndicats qui représentent les autres afin qu'ils y adhèrent. Nous parlons ici de l'accord. Il ne faut pas tout mêler. Il existe un accord qui porte sur les mesures disciplinaires à l'égard des gens qui ont enfreint la règle G. Le patronat dans ces cas-là les a pris en flagrant délit de consommation d'alcool ou de drogues au travail. Le patronat peut très bien constater ce genre de flagrant délit.

Il existe un autre accord qui permet le recours aux analyses. Le programme dans lequel nous avons investi de 1,5 à 2 millions de dollars, l'opération Redblock, n'est pas régie par une convention. Il s'agit tout simplement d'un accord à l'amiable, nos syndicats et la société se faisant confiance. Nous espérons que les syndicats vont nous aider à résoudre le problème de la drogue et de l'alcool dans les chemins de fer. Quant à eux, les syndicats espèrent que le patronat continuera à les appuyer. C'est la meilleure solution possible.

Le président: La moitié de vos employés donc sont régis par cet accord à l'amiable, l'opération Redblock, n'est-ce pas?

M. Wick: C'est cela. Il s'agit des employés qui travaillent à bord des trains, à la signalisation, etc.

M. Benjamin: Les opérations directes.

M. Wick: C'est cela.

M. Taylor: Vous dites que la sécurité vient avant tout chez CSX Transport.

M. Wick: Oui.

M. Taylor: Est-ce qu'elle vient avant les bénéfices?

M. Wick: Si vous parlez aux responsables de la sécurité, ils vous diront que oui. Si vous parlez à nos actionnaires, ils vous diront qu'il vaudrait mieux que non. La sécurité a une très haute priorité pour nous. Nous avons étudié les rapports entre la consommation d'alcool et de drogues et la sécurité. Malgré nos efforts, de ce côté-là, comme toutes les sociétés de chemins de fer, nous faisons face à des difficultés. Il y a toutes sortes d'anicroches qui viennent ternir notre réputation du point de vue de la sécurité. Nous sommes en train de réduire le réseau, de supprimer certains services. Les employés qui sont touchés par ces mesures ne pensent pas constamment à leur travail. La sécurité est une priorité absolue chez nous, ce qui est normal, tout comme elle l'est pour le CN et le CP et les autres sociétés de chemin de fer chez nous.

M. Taylor: Quel pourcentage votre budget des programmes de sécurité représente-t-il par rapport aux dépenses totales? Est-ce 5 p. 100 ou 10 p. 100?

[Text]

Mr. Wick: I do not have those figures. I know that our safety program is very intensive and we devote a lot of resources to it.

Mr. Taylor: That would certainly be very interesting to me, because it seems to me that your employees must realize that unless they make a profit these programs can not continue.

Mr. Wick: That is correct.

Mr. Taylor: If the programs cannot continue, probably they will be the ones that lose their life or legs.

Mr. Wick: Correct.

Mr. Taylor: So they are really tied together.

Mr. Wick: I will try to find those statistics out for you, and when I submit my brief I will include them.

Mr. Taylor: I would appreciate that. I was also wondering about who hires the chief medical officer. Is he a company employee?

Mr. Wick: He is a company employee and he is hired by the vice-president of risk management. The chief medical officer is responsible for his own staff and for his contract positions, the fee-for-service positions across the system. The director of the employee assistance program, which was my position until I was promoted, is on the same organizational level as the chief medical officer. It operates autonomously; the chief medical officer and the director of the employee assistance programs are in fact associates. The counselling team and the director of the program do not report to the chief medical officer. It is impossible to effect the kind of working relationship we have if the medical department reviews the screens, disqualifies the people, and then has his own staff deal with them. It does not make any sense to us.

• 1645

Mr. Taylor: Where does the state or the federal government fit into your program?

Mr. Wick: The federal government obviously has the regulations that have provided the framework and the motivation for us to be able to put in place the things we have. Some states also have some regulations regarding grade crossings, speed, and other kinds of things, which we have to adhere to when we are running through those states.

Mr. Taylor: Would those regulations be somewhat similar to our Bill C-105?

Mr. Wick: They are very similar.

Mr. Taylor: So then we could expect our railways to adopt similar programs.

That sounds very, very encouraging. I was quite impressed with your record with regard not only to studies but also to the experience you have had since. As a

[Translation]

M. Wick: Nous n'avons pas fait ce calcul. Je sais que notre programme de sécurité est très sérieux et nous y consacrons beaucoup de nos ressources.

M. Taylor: J'aimerais savoir ce que cela vous coûte car vos employés doivent se rendre compte qu'à moins que vous ne réalisiez des bénéfices, ces programmes ne pourront pas être maintenus.

M. Wick: Vous avez raison.

M. Taylor: Si les programmes ne sont pas maintenus, eux-mêmes perdront peut-être l'usage de leurs jambes, voire leur vie.

M. Wick: Vous avez raison.

M. Taylor: L'un s'emboîte dans l'autre, n'est-ce pas?

M. Wick: Je vais essayer de trouver ces chiffres pour vous et je les inclurai dans le mémoire que je vais présenter.

M. Taylor: Je vous en remercie. Je me demandais qui engage le chef de votre équipe médicale? Est-ce un employé de la société?

M. Wick: Oui, et il est engagé par le vice-président de la gestion des risques. Le chef de notre personnel médical est responsable de sa propre équipe et de ses honoraires. Le directeur du programme d'aide aux employés, poste que j'occupais jusqu'à ma promotion se trouve au même rang dans l'organigramme que le chef des services médicaux. Il travaille en autonomie car l'un et l'autre sont en fait des associés. L'équipe de conseillers et le directeur du programme ne sont pas comptables au chef des services médicaux. Il est impossible d'avoir des relations de travail comme celles qui sont les nôtres si les services médicaux revoient nos dossiers, rejettent des candidats et s'occupent en même temps des employés qui ont des problèmes. Cela est insensé selon nous.

M. Taylor: A quel moment l'État ou le gouvernement fédéral interviennent-ils dans le programme?

M. Wick: Les règlements sont de toute évidence fédéraux et ce sont eux qui ont fourni le cadre et la motivation pour ce que nous avons accompli. Dans certains États, il y a aussi des règlements concernant les passages à niveau, la vitesse et d'autres éléments, que nous devons respecter quand nous traversons ces territoires.

M. Taylor: Est-ce que ces règlements sont un peu semblables à notre projet de loi C-105?

M. Wick: Ils sont très semblables.

M. Taylor: Cela signifie alors que nos sociétés de chemin de fer vont sans doute adopter des programmes semblables.

Cela me semble très encourageant. J'ai été très impressionné non seulement par les études que vous avez faites, mais également par l'expérience acquise depuis. En

[Texte]

matter of fact I was so impressed that I began to wonder what you do in your spare time. You have had a tremendous amount of education on this. You have followed it through in practical fields. Do you have a list of the behaviour that might be expected from a person who is using soft or hard drugs over a period of time? Is there something you look for?

Mr. Wick: It would be nice if all people who use drugs turned green or lost their hair or something. Unfortunately that is not the case. Most people who take drugs take drugs to be normal, whether they are prescribed. . . When you talk about addiction, they try to be as normal as we are. When someone is in acute withdrawal and suffering because the drug is not in his system or he has reached a toxic overdose level, an overabundance of the drug, this is the only time when drugs are spotted. Either one of those cases produces abnormal behaviour. So it is impossible for a line officer for example to be able to spot drug use among employees. That is why we think the key to this whole issue is to enlist the support of the people who work with that individual, who obviously know his use simply because they know his day to day activities. That is the key.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Wick: To further qualify my statements, I was married late in life. I will share this with you, because I think it is important. My wife had been married before and had three boys. The middle son was about eight or nine years old when we married. He got involved in drugs. He lived under my roof for several months before I recognized the problem.

Now, if I cannot recognize a problem, how do we expect a supervisor who sees somebody only occasionally to recognize a problem? That is why we think engaging all of our employees in the solution tends to give us a leg up in the solving of the problem.

Mr. Taylor: For a year and a half I had the responsibility of a youth department in the province of Alberta and my biggest problem was drugs. I used to go down to the mall in Calgary to talk to people just to find out something about drugs. I did not want to try them to see how they would work out.

• 1650

[Traduction]

fait, c'était à un point tel que je me suis demandé ce que vous faisiez dans vos moments de loisir. Vous êtes très bien renseigné sur la question. Vous avez suivi les choses jusque sur le terrain. Avez-vous une liste des comportements que l'on pourrait constater chez une personne qui consomme des drogues dures ou banales pendant un certain temps? Est-ce qu'il y a des symptômes?

M. Wick: Tout serait facile si les gens qui consomment des drogues devenaient verts ou perdaient tous leurs cheveux de façon spectaculaire. Malheureusement, ce n'est pas le cas. La plupart des gens qui prennent des drogues les prennent parce qu'ils veulent demeurer normaux, qu'il s'agisse de médicaments vendus sur ordonnance. . . Quand on parle de dépendance, on parle de gens qui essaient d'être aussi normaux que nous. Quand quelqu'un est en manque aigu, parce que son organisme ne contient pas la drogue, ou qu'il est intoxiqué, ayant consommé trop de cette drogue, c'est à ce moment-là qu'il est repéré. Dans l'un ou l'autre cas, le comportement est anormal. A ce moment-là, un supérieur par exemple peut constater la consommation de drogue chez ses employés. Voilà pourquoi nous pensons que la clé du succès ici est le soutien des collègues de la personne atteinte, parce qu'ils sont manifestement en contact quotidien avec elle. C'est là la clé.

M. Taylor: Je vois.

M. Wick: Permettez-moi d'ajouter ceci: je me suis marié tard dans la vie. Si je me permets de vous dire cela, c'est parce que je pense que c'est important. Ma femme, qui avait déjà été mariée, avait trois garçons. Celui du milieu avait huit ou neuf ans quand nous nous sommes mariés. Il a commencé à consommer des drogues et il m'a fallu plusieurs mois avant de détecter le problème.

Si moi-même, j'ai eu du mal à détecter le problème, comment s'attendre à ce qu'un surveillant qui ne voit son employé qu'à l'occasion, puisse le faire? Voilà pourquoi je pense que si tous nos employés participent à la solution, nous avons de meilleures chances de résoudre le problème.

M. Taylor: J'étais chargé du ministère de la jeunesse d'Alberta pendant un an et demi et ma plus grosse difficulté venait des drogues. J'avais l'habitude de me promener au centre commercial de Calgary pour parler aux gens afin de savoir ce qu'il en était. Je ne suis pas allé jusqu'à en prendre pour voir ce que cela faisait.

One boy told me that he did not know whom he was talking to. He came from Ontario, that is all I knew, and he was sitting on the bench in Stevens Mall. I asked him how many trips he had been on. He said he had been on three trips. He said the first one was just beautiful and he could not describe it. He said on the second trip, he almost died; he did not think he would be able to live. He said that on the third one he was very, very sick for days. I said to him I guessed he was finished then. Oh, no, he

Un jeune garçon m'a dit qu'il ne savait pas à qui il s'adressait. Il venait d'Ontario, c'est tout ce que je savais, et il était assis sur un banc de la galerie marchande Stevens. Je lui ai demandé combien il avait fait de voyages. Il m'a répondu qu'il en avait fait trois. Il m'a dit que le premier avait été merveilleux mais il ne pouvait pas le décrire. Le deuxième l'avait presque tué et il se croyait vraiment perdu. Le troisième l'a rendu très malade pendant des jours. Je lui ai dit qu'il devait à ce

[Text]

said, the next one might be beautiful. That lad looked like a normal young athlete.

How do you detect this? Do these have an effect on you over the years? I was raised in coal-mining country. I saw all kinds of drunken miners. You know when they are impaired. But in the legislature in Alberta, I knew of one man who would drink and drink and drink, and boy, he could walk a straight line and talk straight. I used to marvel how in the world he could do it.

I guess, as you say, it has different effects on different people. As for the legislator, if he was operating a locomotive or an airplane I was in, I would feel pretty nervous; even though he could walk a straight line, it seemed to me there was something else there.

Mr. Wick: So would we be pretty nervous.

Some of the best research that is going on in the world in the area of causation and addiction research is going on in Canada. In Ontario, in Toronto, and so forth, there are some very fine institutes that are doing that, probably with a lot of support from you. As a matter of fact, in the early 1960s, when we were first developing treatment programs for people when there was no other help available, we relied on associates in Canada to give us the tools. Our Gordon Bell and a lot of his associates. . . we used his philosophies and his treatments. In many ways you are very far ahead of us in that area. We respect the opinion of the Canadians in that respect.

Mr. Taylor: Do you find the general trend in the U.S.A. is for lesser use of particularly drugs, or do you find it is increasing? Is there a general trend that way?

Mr. Wick: It would simply be a guess, and I certainly hate to make a guess.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Gentlemen, with the trackage rights you have in Canada, would you have any figures—or if you do not have them with you this afternoon you could supply them to us later on—on the numbers of people who work on your trackage rights who have come under your CSX program?

Mr. Wick: I can send you those figures. There have been many. We have a counsellor who works in a Detroit suburb who is in Canada often, and he works with a number of Canadian employees. They have also wholeheartedly embraced Operation Redblock, and it is alive and well on the lines. We have not tested anyone on the Canadian lines yet. All the mechanisms are set up for that procedure to occur.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I would appreciate it if you could furnish that to the committee.

[Translation]

moment-là avoir renoncé aux drogues. Il m'a dit que non, car le prochain pouvait se révéler magnifique. Ce jeune homme avait l'air d'un jeune athlète tout à fait normal.

Comment déceler le problème? Est-ce que ce genre d'abus a des effets à long terme? Pour ma part, j'ai grandi dans une région minière. J'ai connu bien des mineurs qui étaient alcooliques. On voit quand ils sont en état d'ébriété. A l'Assemblée législative de l'Alberta, j'ai connu quelqu'un qui pouvait boire indéfiniment, mais il pouvait quand même marcher droit et parler sans bredouiller. Je me suis toujours demandé comment il faisait.

Comme vous l'avez dit, ces abus ont des effets différents suivant les gens. Pour ce qui est du législateur, s'il avait été conducteur de locomotive ou pilote d'avion, je ne me serais pas senti très à l'aise. Même s'il pouvait marcher droit, il me semble qu'il y avait autre chose qui n'allait pas.

M. Wick: Nous non plus nous ne serions pas très à l'aise.

Il se fait au Canada ce qu'il y a de mieux au monde du point de vue de la recherche quant aux causes et à la dépendance. A Toronto, en Ontario, et ailleurs, il y a de très bons instituts qui se consacrent à ce problème, et qui ont certainement votre plus grand appui. En fait, au début des années 60, quand on a lancé nos programmes de traitement au moment où il n'y avait pas autre chose, nous avons compté sur la collaboration de Canadiens pour ce qui est des outils. Gordon Bell et beaucoup de ses associés. . . Nous avons eu recours à ses théories et à ses traitements. A bien des égards, vous êtes à la fine pointe dans ce secteur. Nous respectons l'opinion des Canadiens à cet égard.

M. Taylor: Avez-vous pu constater qu'aux États-Unis il y a une diminution de l'usage de drogues en particulier? Y a-t-il recrudescence? Peut-on constater une tendance générale?

M. Wick: Ma réponse ne pourrait être qu'une supposition, et j'hésite toujours dans ces cas-là.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Messieurs, vous avez droit de passage sur des voies ferrées au Canada. Je ne sais pas si vous avez des chiffres avec vous cet après-midi, et sinon, vous pourrez toujours nous les fournir plus tard, mais j'aimerais savoir combien de gens travaillent ici et qui auraient participé à votre programme CSX?

M. Wick: Je pourrais vous faire parvenir ces chiffres. Il y en a eu beaucoup. Nous avons un conseiller qui travaille dans la banlieue de Detroit et qui vient souvent au Canada. Il travaille avec nombre d'employés canadiens. Eux aussi ont accepté avec enthousiasme l'opération Redblock, qui est très florissante ici. Nous n'avons pas encore fait subir d'analyses sur nos lignes canadiennes. Tous les mécanismes à cet effet sont prévus toutefois.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vous remercie de bien vouloir faire parvenir ces chiffres au Comité.

[Texte]

We are trying to be as brief as possible, Mr. Chairman, but I have a couple of other questions to Mr. Wick and Mr. Priddy equally.

We have heard witnesses before our committee. We talked about, and you mentioned it in your brief, an economic railway culture. I wonder if you would comment on a railway culture, either in the United States or in Canada, employer-employee, and the problems you went through in developing your program for alcohol and drug abuse. Mr. Taylor made reference to it but you did not allude to it specifically. Do you think the federal government should be involved, perhaps even financially, to help the railway companies, along with labour, develop these programs?

Mr. Wick: If it is necessary to support the formation of these kinds of things, then I think it would be appropriate. I am really happy to report that in terms of implementation of our program there have not been very many problems, simply because, as I mentioned earlier, we have a variety of dedicated people, both in management and in labour, who are making this happen.

• 1655

In addition, the Federal Railroad Administration in the United States is very supportive and has helped in terms of the formation of the regulations, which provided the motivation. Away from the regulatory arm, they have an arm of the FRA that is encouraging the implementation of these programs in a non-regulatory way. They have done this through some aid to railroads, setting up forums and meetings and conferences. As a matter of fact, in Arlington, Texas, on May 4 and 5 they are having the second Operation Redblock national conference, where they are helping to support some of that.

Mr. Benjamin: Will they help to pay the costs of that?

Mr. Wick: They are helping to pay for some of the costs. Of course, they are also looking at CSX and a couple of other railroads to defray most of it, but again, they are trying within what resources they have.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): In terms of your program, I have two other questions. As you mentioned in your opening remarks regarding confidentiality with the person who is involved with drugs or alcohol, if I understood you correctly, you said this afternoon that no black mark goes on the record of any employee who successfully passes the test. He can be reintegrated into the work force, and if he wants to be promoted to president of the company, he can do so.

Mr. Wick: That is entirely possible.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): But it scares me because I have had the opportunity in the last few months and during last summer to listen to some of the committee meetings you had in Washington. They talked of a gentleman like Mr. Bork because of his right-wing ideas and Mr. Ginsburg, who happened to smoke a joint, and he did not happen to get promoted. If you had

[Traduction]

Monsieur le président, j'essaie d'être le plus bref possible, mais je voudrais poser encore quelques questions à MM. Wick et Priddy.

Nous avons entendu des témoins. Nous avons parlé de la culture ferroviaire, dont vous parlez dans votre mémoire. Pourriez-vous nous en parler davantage, de ce qu'elle représente aux États-Unis ou au Canada, des relations employeurs-employés, et des difficultés que vous avez éprouvées au moment de l'instauration de votre programme contre l'abus de l'alcool et des drogues. M. Taylor y a fait allusion. Pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait intervenir, ne serait-ce que financièrement, pour venir en aide aux sociétés de chemin de fer, comme aux syndicats qui voudraient instaurer ce genre de programmes?

M. Wick: S'il est nécessaire d'appuyer ce genre d'initiatives, je pense qu'il faudrait le faire. Je suis heureux de pouvoir vous signaler que la concrétisation de notre programme n'a pas causé beaucoup de difficulté, tout simplement parce que, et je l'ai dit tout à l'heure, nous pouvons compter sur toute une gamme de gens dévoués, au sein du patronat comme des syndicats.

En outre, la Federal Railroad Administration des États-Unis a été d'un grand secours dans la formulation des règlements, ce qui a beaucoup motivé. Il y a aussi à la FRA une branche qui a pour fonction de promouvoir l'adoption de ces programmes au moyen de colloques, assemblées et conférences à l'intention des chemins de fer. Justement, les 4 et 5 mai se tiendra à Arlington au Texas, grâce à sa participation, la deuxième conférence nationale de l'Operation Redblock.

M. Benjamin: Va-t-elle contribuer au financement?

M. Wick: En partie. Elle s'attend évidemment à ce que la CSX et d'autres compagnies de chemin de fer assurent la plus grande partie du financement. Reste qu'elle fait un effort dans la mesure de ses moyens.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'ai deux questions à poser à propos de votre programme. Si je vous ai bien compris, vous avez dit dans votre déclaration à propos du secret qui protège celui qui consomme des drogues ou de l'alcool, qu'aucune mention négative n'était portée au dossier de l'employé qui réussit le test. Il peut reprendre du service et même gravir les échelons jusqu'au poste de président.

M. Wick: C'est tout à fait possible.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Cela m'effraie parce que ces derniers mois et l'été dernier, j'ai assisté à certaines séances de commission à Washington. On a beaucoup parlé de quelqu'un comme M. Bork à cause de ses idées d'extrême-droite et de M. Ginsburg, qui avait déjà fumé un joint et qui n'a pas obtenu son poste. Si votre programme protégeait la confidentialité des

[Text]

this confidentiality in your program, it would certainly give much more confidence to the employees of our railways in Canada who need help to know that, if they are on drugs or alcohol and report themselves, as young employees they still have the dream of growing up to be president.

Mr. Wick: There are certain policies that govern the operation of our employee assistance program to separate that element from the rest of it. One of them is that we cannot discriminate against an employee because he has a behavioural illness of alcohol and drug addiction provided that the employee does something positive about the problem. Also, we make sure the employee is still responsible for his or her behaviour and cannot use that as a defence against that.

The only mention of a person going into the program officially would be when they happen to fall into that category of violating operating Rule G and being charged for it. They will go to the program, and obviously there is a notation. What happens once they get to the counsellor's office is absolutely confidential.

As a matter of fact, I had to dismiss a counsellor last year when we were combining railroads for releasing confidential information. As I mentioned to somebody, I have been on the verge of going to jail simply because I would not release case records. We cannot do that. It is our reputation to make sure that, when an individual is returned to service, we have eliminated the risk of drug or alcohol dependence by that individual. That is what we are in business to do.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Like you people, in Canada we have the Supreme Court. If we took the situation where the FRA guidelines were struck down by the Supreme Court, what would be the CSX position on it? Is it possible that, because we have our famous Charter of Rights and Freedoms in Canada and what not, everybody's rights are protected?

Mr. Wick: I think it would be less of an issue if they were struck down by the Supreme Court if Mr. Ginsburg were there. I am just kidding. I do not know what the chances are that it would be struck down by the Supreme Court. I am not a jurist.

Obviously, we think most of the rail industry feels as though the regulations are appropriate. It is only the constitutional grounds of invasion of privacy, and obviously when you invade somebody's body it is the ultimate search-and-seizure procedure. We seem to think that, if it is handled confidentially and it is medically appropriate and safeguards and chain of custody are maintained, it does not present an issue. Then you have the overriding feature of rail safety versus that, which we are all concerned about.

[Translation]

renseignements, nos employés de chemin de fer canadiens seraient beaucoup plus confiants, car ils sauraient que s'ils consomment des drogues ou de l'alcool et font eux-mêmes les premiers pas, il leur est toujours permis d'espérer devenir un jour président.

M. Wick: Certaines des politiques qui régissent notre programme d'aide aux employés font que nous isolons ce facteur des autres. Par exemple, nous ne pouvons pas faire de discrimination à l'endroit d'un employé pour cause d'alcoolisme ou de toxicomanie, pourvu que l'employé cherche à régler son problème. Nous nous assurons aussi qu'il est responsable de ses actes et ne peut invoquer sa toxicomanie pour plaider l'irresponsabilité.

Le seul cas où il y aurait une mention officielle au dossier d'un employé qui a participé au programme, c'est s'il avait enfreint la règle G et qu'une poursuite avait été intentée contre lui. Cet employé est placé dans le programme et son dossier en fait état. Ce qui se passe dans le bureau de l'agent de counselling est strictement confidentiel.

En fait, l'année dernière, j'ai dû congédier un agent de counselling, lorsque nous avons fusionné les compagnies, parce qu'il avait divulgué des renseignements confidentiels. Comme je l'ai dit à quelqu'un, j'ai failli être mis en prison parce que j'avais refusé de divulguer des dossiers. C'est quelque chose que l'on ne peut pas faire. C'est notre réputation qui est en jeu. Quand un employé reprend du service, il faut s'assurer que nous avons éliminé tout risque de dépendance chimique ou alcoolique chez lui. C'est cela notre travail.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Comme chez vous, le Canada a aussi sa Cour suprême. Quelle serait la position de CSX si les directives de la FRA étaient invalidées par la Cour suprême? Est-il possible qu'à cause de notre fameuse Charte des droits et libertés et Dieu sait quoi d'autre au Canada, les droits de tout le monde soient protégés?

M. Wick: Je pense qu'elles auraient moins de chances d'être invalidées par la Cour suprême si M. Ginsburg y siégeait. Je blague. Je ne sais pas dans quelle mesure elles pourraient être invalidées par la Cour suprême. Je ne suis pas juriste.

Nous sommes évidemment d'avis que les compagnies de chemin de fer sont satisfaites des règlements. La seule chose qui fasse problème, ce sont les motifs constitutionnels qui autorisent à envahir la vie privée, et il est bien évident que l'effraction de la personne est la forme la plus poussée de perquisition et de saisie. Pour nous, si cela se fait confidentiellement, conformément au protocole médical et aux mesures de sécurité, et si les mesures de protection des renseignements sont maintenues tout au long de la chaîne, la question ne se pose pas. Il faut opposer à cela l'objectif premier, la sécurité des chemins de fer, qui nous préoccupe tous.

[Texte]

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Of course, and that has to be the bottom line. I am known in my party as being part of the left-wing group.

[Traduction]

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Évidemment, c'est la considération première. Dans mon parti, on m'associe à l'aile gauche.

• 1700

I appreciate your remarks on the random testing and what not, but when we are talking transportation and we have problems in different areas—far be it from me to mention that many times a lot of Canadians think our prisoners have more rights than the people on the streets—at the same time we have to ensure our customers and the public at large are going to be guaranteed the safe passage of our trains and the goods are going to be carried through without any danger.

Mr. Wick: Let me just for the moment clarify or rephrase my position on random testing. I am not in any way saying random testing would not be appropriate for our industry. I am just saying that for CSX, given what we have in place and what it is showing, random testing would not be a forward move for us. If we look at checks of the work force in which they would be called in and randomly drug-screened, that is certainly not as effective as having all employees watching over all other employees and immediately reporting somebody off. The chances of the Chase Maryland would be a lot greater even with random testing than it would be if Operation Redblock had been in place, in our opinion.

The Chairman: He asked a question I was going to ask on the Supreme Court. You talked about the privacy of the person. It has been amazing to me. . . We are just coming through our Charter of Rights and Freedoms. It is in an embryonic situation, which perhaps is the proper word in view of one of its recent decisions, which had to do with abortion.

It has been an interesting thing to me that during the Bork inquiry in the Senate, the senators asking Mr. Bork the questions helped to get back into the whole constitutional process of the bill of rights, and to use that section in your constitution on privacy of papers, which was extended to the Thurrow case and which in effect was the fundamentals for your abortion decision; it was an interesting development in constitutional law. We are just going through that. We are in the early stages.

Do I understand from your answer to Mr. Gray regarding an employee under Rule G, there would be a notation in his record, but under the Redblock system there would not be?

Mr. Wick: That is correct. If a person were charged with a violation of Rule G, what would be in the record was the facts around the case; also that the person elected to come to the employee assistance program rather than to proceed through the disciplinary procedure. There would be nothing after that except when the counsellor

Je suis conscient de ce que vous avez dit à propos du dépistage aléatoire et des autres mesures, mais quand il est question de transports, alors que nous connaissons des difficultés dans d'autres domaines—beaucoup de Canadiens trouvent que nos prisonniers ont plus de droits que les citoyens ordinaires—il faut veiller à ce que les clients et la population en général puissent voyager en sécurité à bord de nos trains et que les marchandises puissent être transportées sans danger.

M. Wick: J'aimerais préciser ce que j'ai dit à propos du dépistage aléatoire. Je ne dis pas que le dépistage aléatoire ne conviendrait pas à notre secteur d'activités. Je dis seulement que dans le cas de CSX, étant donné ce que nous avons mis en place et les résultats que nous obtenons, le dépistage aléatoire ne représenterait pas une amélioration pour nous. Les vérifications auprès des employés, qui seraient convoqués au hasard pour subir un dépistage de drogue, ne sont assurément pas aussi efficaces que la surveillance exercée par les employés les uns sur les autres, chacun signalant sur le champ les cas problématiques. La Chase Maryland aurait beaucoup plus de chances de succès d'après nous, même avec un régime de dépistage aléatoire, que cela ne serait le cas si l'opération Redblock avait été mise en place.

Le président: Il a posé une question que j'allais vous poser à propos de la Cour suprême. Vous avez parlé de la vie privée de la personne. Cela me renverse. . . Nous venons d'adopter notre Charte des droits et libertés. Elle est encore à l'état embryonnaire, ce qui est peut-être le terme juste vu la décision qui vient d'être rendue sur l'avortement.

J'ai trouvé intéressant que dans les audiences du Sénat sur M. Bork, les sénateurs qui l'interrogeaient ont réussi à remettre à l'ordre du jour les droits constitutionnels et à se servir des dispositions de votre constitution relatives au caractère privé des documents, dont la portée a été élargie dans l'affaire Thurrow et qui a constitué les assises de votre décision au sujet de l'avortement. Il s'agissait d'un développement intéressant en matière de droit constitutionnel. Nous nous engageons à peine dans cette voie. Nous n'en sommes qu'au tout début.

Dois-je comprendre, d'après la réponse que vous avez donnée à M. Gray au sujet d'un employé qui aurait contrevenu à la règle G, que son dossier porterait une mention tandis que dans le système Redblock il n'y en aurait pas?

M. Wick: Précisément. Le dossier de celui qui a été accusé d'infraction à la règle G porterait mention des faits de la cause. Il y serait aussi indiqué que la personne a préféré s'adresser au programme d'aide aux employés plutôt que de passer par la procédure disciplinaire. Le dossier ne contiendrait rien d'autre jusqu'au moment où

[Text]

felt the individual was ready to return to service. That may be a very long time. But it is also based on his recovery. If that individual went back to work, that would close the file.

With Redblock. . . and it is very hard sometimes for people to understand. The REAP study in 1978 estimated 178,000 violations of Rule G on the railroads that were studied. It is obvious 90% or more were not detected.

When we say there is no record, we are not going to say to the employees they have to make records of that. We are interested in getting them off the trains. Our counsellors know how many of those are happening, obviously, but it is not important for management to know it.

I will say on Thursday Dan Collins is going to be here with you, I think. Dan is very important to us, in the sense that he was solidly behind, along with associates from the BLE, the formation of Operation Redblock. He was also the individual I sat down with and had all the discussions with on the testing agreement. Dan is certainly qualified to respond to whatever questions may occur to you after I leave, and I am very pleased he will be here.

The Chairman: Mr. Taylor asked a couple of questions that were rather general, but one I thought was very interesting. Without trying to get into the machinations of drugs versus alcohol, but from your experience, have you noticed a shift between alcohol and drugs; in other words, what might the ratio be? In the early days, in the 1930s and 1940s, in the railway culture and the culture of our own country, obviously alcohol. . . and then of course drugs came in. Is there any figure you could give us on that?

As you answer that, our railways came before us, and I think one of the railways said drug- and alcohol-related. . . if my memory serves me correctly, affected 17%. There are some people here in the room tonight who may dispute that, but I think CP said 17% of employees were affected. I stand to be corrected on that. We all know we can play with figures, but in terms of percentages, can you give us any indication of your experience in your system on either of those two questions?

• 1705

Mr. Wick: I will try. Obviously, it is not scientific. We have two distinct populations. One is the drug-taking population, and the other is primarily the alcohol population. By far and above the biggest problem we have is ethyl alcohol; it is 10:1. But the population is bimodal. With the younger employees, their drug of choice might not be alcohol. It may be cocaine or pot or whatever. You still find them using and drinking alcohol along the way.

In terms of the numbers, we would think anything would be a problem. If we determine through an enormous study that 1% of our railway population either

[Translation]

l'agent de counselling aurait conclu que l'employé est prêt à reprendre du service. Cela peut prendre beaucoup de temps. Le temps qu'il faut pour se rétablir. Si l'employé reprend son poste, le dossier sera clos.

Dans le système Redblock. . . et les gens ont souvent beaucoup de difficulté à comprendre. L'étude REAP de 1978 a estimé qu'il y avait eu 178,000 violations de la règle G dans les chemins de fer étudiés. Il est évident que 90 p. 100 ou plus de ces infractions n'ont pas été décelées.

Quand nous disons qu'il n'y a pas de dossiers, nous ne demandons pas aux employés d'en tenir. Ce que nous voulons, c'est qu'ils ne soient plus à bord des trains. Nos agents de counselling savent combien il y a de cas, c'est bien évident, mais il n'importe pas pour la direction qu'elle le sache.

Jeudi, Dan Collins viendra vous rencontrer, je pense. Dan est très important pour nous parce que lui et les associés de la FML ont apporté un soutien vigoureux à la création de l'opération Redblock. C'est aussi avec lui que j'ai tenu toutes les discussions sur l'accord sur les analyses. Dan a toutes les qualifications voulues pour répondre aux questions qui vous viendront à l'esprit après que je serai parti et je suis très heureux de savoir qu'il viendra vous rencontrer.

Le président: M. Taylor a posé quelques questions d'ordre général mais il y en a une qui m'a intéressé. Je ne veux pas savoir lequel des deux maux est le moindre, les drogues ou l'alcool, mais je me demande si vous avez constaté une tendance. Autrement dit, qu'est-ce qui est le plus consommé? Dans l'ancien temps, dans les années 30 et 40, dans le monde des chemins de fer et la société de l'époque, l'alcool. . . puis ce sont les drogues qui sont arrivées. Pouvez-vous nous donner des chiffres là-dessus?

Les représentants de nos chemins de fer nous ont dit que 17 p. 100 des employés, si ma mémoire est bonne, étaient touchés par la toxicomanie et l'alcoolisme. Il y a dans la salle des gens qui contesteraient ce chiffre, mais le CP a dit, je crois, que 17 p. 100 de ses employés étaient touchés. Qu'on me corrige si je fais erreur. Je sais que nous pouvons triturer les chiffres, mais pouvez-vous nous donner une idée, en pourcentage, de la situation chez vous?

M. Wick: Je vais essayer. Il va sans dire que ce n'est pas scientifique du tout. Il y a deux groupes distincts: les toxicomanes et les alcooliques. De loin, c'est l'alcool éthylique qui est le plus gros problème: le rapport est de 10 pour 1. Mais il y en a qui s'adonnent aux deux. Chez les plus jeunes, l'intoxicant le plus répandu n'est peut-être pas l'alcool. C'est peut-être la cocaine, la marijuana ou quelque chose d'autre. Certains prennent de l'alcool aussi.

En chiffres, n'importe quel pourcentage reflète l'existence d'un problème. Si une vaste étude montrait que 1 p. 100 de nos employés des chemins de fer boivent

[Texte]

drank or took drugs, that would be a problem worthy of our attention. I think it is safe to assume we do have some functional drug and alcohol use, even though our statistics show it is reduced from some 20% to 2.8%, and we are seeing an improvement in personal injuries and accidents, and so forth. I think we are on the right track of dealing with the problem, but certainly we have got a long way to go.

The Chairman: I want to thank you for that. I have just one specific question. You talked about counsellors and their backgrounds, a Masters degree, and a six- or seven-year program. Do you train them, or do you hire them? Is that part of your program?

Mr. Wick: Both. Ideally, the most appropriate person to serve as a counsellor in our EAP or any other EAP, in our opinion, would be someone who is a professional counsellor with the credentials and the educational experience, but who also knew the railroad. We know such a person does not exist. You either take a railroad professional or a professional counsellor.

In our opinion, the way to go is to take the professional counsellors and teach them what they need to know about railroads; that is, what people do and what they need to do to get back to work. What we have to do is to take a professional counsellor, one with a degree, with experience and so forth, who would be a member of the counselling team, and to train them over the course of six months to a year on how railroads operate and what people do on railroads.

The Chairman: We had the Brotherhood of Locomotive Engineers before us. I must say I was surprised, but perhaps I should not have been. They are on call and have, I think, two hours' notice before they come on duty. Is that the same railway culture you have in the United States?

Mr. Wick: There are a lot of things about the railway culture we are maybe not proud of, and we can do some things to try to improve the situation. With the REAP study, we looked at those environmental conditions that may exist on railroads that would cause somebody to drink or use drugs. Numbering among those are irregular hours, poor supervision, never knowing when you are going to be working, and so forth.

We are starting to look at some of those environmental conditions on CSX and to ask what we can do in light of the fact that our mission is still to move freight. What can we do to make the working conditions a lot better? It would include trying to regulate some of the hours people work to bring them down within some normal limits. It is a problem that exists on our railroad and I think other railroads. I do not think it is something that cannot be solved over a period of time.

The Chairman: I am going to change my mind and ask one more question, which may be very unfair. I will be

[Traduction]

ou se droguent, cela constituerait un problème qui mérite notre attention. Je pense qu'on peut poser en hypothèse que nous sommes aux prises avec un problème de consommation de drogues et d'alcool au travail, même si nos chiffres montrent qu'elle est passée de 20 p. 100 à 2.8 p. 100; nous constatons aussi une diminution des blessures et des accidents. Je pense que nous sommes sur la bonne voie mais il nous reste encore beaucoup de chemin à faire.

Le président: Je vous remercie. Il me reste une autre question précise. Vous avez parlé des agents de counselling et de leurs antécédents, des diplômes de deuxième cycle, d'un programme de six ou sept ans. Est-ce que vous les formez ou est-ce que vous les engagez? Est-ce que cela fait partie de votre programme?

M. Wick: Les deux. Évidemment, l'agent de counselling idéal dans un PAE, c'est le professionnel qui a des titres et qualités en counselling, et qui connaît aussi les chemins de fer. Nous savons qu'un candidat comme celui-là n'existe pas. On trouve ou bien un professionnel du rail ou bien un professionnel du counselling.

À notre avis, il est préférable d'engager un agent de counselling professionnel et lui apprendre ce qu'il faut savoir sur les chemins de fer, c'est-à-dire ce que les gens font et ce qu'il leur faut pour retourner au travail. Nous recrutons un agent de counselling diplômé et expérimenté, nous l'intégrons à une équipe de counselling et nous le formons pendant une période allant de 6 à 12 mois pour lui montrer comment fonctionnent les chemins de fer et ce que les employés y font.

Le président: Nous avons déjà entendu la Fraternité des mécaniciens de locomotives. J'avoue avoir été surpris, même si je n'aurais pas dû l'être. Ils sont de garde et doivent se présenter à leur poste après préavis de deux heures, je crois. Est-ce la même chose aux États-Unis?

M. Wick: Dans les chemins de fer, on retrouve bien des choses dont nous ne sommes pas fiers et que nous essayons de corriger. Dans l'étude REAP, nous avons étudié les facteurs du milieu de travail qui pourraient amener quelqu'un à boire ou à se droguer. Je pense à des choses comme les heures irrégulières, une supervision qui laisse à désirer, le fait de ne jamais savoir quand on sera de service, et ainsi de suite.

À la CSX, nous avons commencé à étudier ces facteurs de travail et à nous demander ce que nous pouvons y faire, compte tenu du fait que notre travail est toujours le même: transporter des marchandises. Que peut-on faire pour améliorer sensiblement les conditions de travail? Régulariser les heures de travail et les ramener à une limite normale. C'est un problème qui existe chez nous et dans d'autres compagnies de chemins de fer. Avec le temps, je ne pense pas qu'il soit impossible de régler ce problème.

Le président: Je vais me raviser et poser une question de plus, ce qui n'est peut-être pas tout à fait juste pour

[Text]

surprised by your answer if you answer it in one way. Have you read Mr. Foisy's report on the Hinton crash?

Mr. Wick: Yes, sir, I have skimmed it. I have not looked at it. By the way, I did testify, along with Mr. Collins, a representative from the BLE, and an associate of mine from the Union Pacific Railways.

The Chairman: I appreciate that. I would have been amazed if you had not told me you had skimmed it. You have almost taken care of my next question. That is certainly one of the reasons we are here today. This is why it was an unfair question. Did you know about it, and if you have read it do you have anything to add to it from your experience?

• 1710

Mr. Wick: No. What has happened over the last couple of years here has been appropriate. The interest in making sure that some constructive, appropriate programs are put in place is what is really important, and I really, along with Dick, compliment the procedure in doing that.

Mr. Benjamin: We might just wind up on something other than drugs and alcohol, because we have had submissions and research provided to us having to do with stress generally and things that affect employees emotionally, psychologically, and physically because of other things that have nothing to do with drugs and alcohol, including the stress of the actual kind of job it is, family difficulties, financial difficulties and a host of things.

Does your program take any of that sort of thing, which has nothing to do with drugs and alcohol, into account and try to provide assistance? Or do you have other ways of helping out employees in those kinds of stress situations?

Mr. Wick: The 11 counsellors on CSX are in fact professional counsellors. They are trained to be able to take the problems an employee presents, make some sense out of them, prioritize them, and help the employee work to the conclusion of solving some of those problems, whether it be alcohol dependence, drug dependence, stress, family, legal, emotional, or whatever. Yes, we do some of that.

Mr. Benjamin: Is it any significant part of your counsellors' work, because my colleagues have been sick and tired of the use—

Mr. Wick: Emotional problems are the second-largest category of problems we work with by diagnosis. That would include the stress, the behavioural—that whole collection of problems.

Mr. Benjamin: My own experience in talking with scores of railway employees since I was on the railroad. . . My colleagues will be tired of my citing this, but a senior life insurance executive—we were buddies in the army together—told me that they would rather insure a guy

[Translation]

vous. Il y a une réponse possible qui me surprendrait beaucoup. Avez-vous lu le rapport de M. Foisy sur l'accident ferroviaire de Hinton?

M. Wick: Oui, je l'ai lu en diagonale. Je ne l'ai pas étudié. De fait, M. Collins, un représentant de la FML et un associé à moi de la Union Pacific Railways ainsi que moi-même avons témoigné à ces audiences.

Le président: Je vois. J'aurais été renversé si vous ne m'aviez pas répondu que vous l'avez lu en diagonale. Vous avez presque déjà répondu à ma prochaine question. C'est certainement l'une des raisons pour lesquelles nous sommes ici aujourd'hui. C'est pourquoi la question n'était pas juste. Est-ce que vous étiez au courant de ce rapport et si vous l'avez lu, avez-vous quelque chose d'autre à ajouter?

M. Wick: Non. Ce qui a été fait ces dernières années était bien. Ce qui compte, c'est le désir de mettre en place des programmes constructifs et, comme Dick, je n'ai que des félicitations sur la façon dont les choses se sont faites.

M. Benjamin: Nous pourrions peut-être terminer sur une autre note parce que des travaux nous ont été communiqués sur la question du stress et des facteurs qui touchent les employés du point de vue émotif, psychologique et physique, pour des raisons qui n'ont rien à voir avec l'alcool ou les drogues, y compris le stress du travail proprement dit, les difficultés familiales, financières et autres.

Votre programme répond-il à ces besoins? Ou avez-vous d'autres moyens d'aider les employés qui souffrent de stress?

M. Wick: À la CSX, nous avons onze agents de counselling professionnels. Ils ont la formation nécessaire pour s'occuper des problèmes que peut avoir un employé, y voir clair, les mettre en ordre de priorité, et aider l'employé à vouloir les résoudre, qu'il s'agisse d'alcoolisme, de toxicomanie, de stress, de difficultés familiales, juridiques, émotives ou autres. Oui, nous nous occupons de ces choses-là.

M. Benjamin: Est-ce que cela représente une partie importante du travail de vos agents de counselling, parce que mes collègues en ont ras le bol de. . .

M. Wick: Les troubles émotifs constituent la deuxième catégorie de difficultés en importance qui font l'objet d'un diagnostic. Cela comprend le stress, les troubles de comportement, toute une gamme de problèmes.

M. Benjamin: Ce que je sais, après avoir parlé à des dizaines d'employés des chemins de fer depuis que j'y ai travaillé. . . Mes collègues en ont assez de m'entendre dire ceci, mais un cadre d'une société d'assurance-vie—nous étions au régiment ensemble—m'a dit qu'il préférerait

[Texte]

who washes the windows in a 50-storey building than a train dispatcher or an air traffic controller or a locomotive engineer. The life expectancy figures are low because of the stress factors in the very nature of the job. Do your counsellors take that into account?

Mr. Wick: There are three categories of employees whom we handle differently from the other groups of employees, whether it be paying attention to the emotional or stress-related problems or whether it be the alcohol- or drug-dependence problems, in terms of return to service. In priority, those are locomotive engineers, because of their responsibility; dispatchers, because of their responsibility; and signal maintainers, because they are responsible for the signals people observe as they are running trains. Those positions are critical. We are aware of it. We are aware of the stress-related problems with them. We are also aware that some of this stress can be reflected and manifested in addiction problems, as well as overeating, overworking, oversleeping, or whatever manifestation. We are very cognizant of that, and it is very wise of you to be the same.

We cannot handle a clerk who shuffles paper from one side of a desk to the other with the same degree of importance, from a functional standpoint, as we would a train dispatcher—not from a humanistic standpoint, but simply from a job function standpoint.

Mr. Benjamin: Right on. Thank you.

The Chairman: Mr. Wick and Mr. Priddy, I thank you very much, on behalf of the committee members, for your presentation.

Mr. Wick, just perhaps to save you some extra work—unless you want to add to what you said—everything you said has been taken down and we are going to have a written record of what you have said. If you have a written brief prepared, then send it in, but everything you said is part of the written record. You do not have to go home and articulate in English or French your brief, because we have it. If you want to supplement it on a couple of the things the members specifically asked, if you could send that to the clerk it would help.

You have done a great job here today in amplifying what we had heard about from other witnesses. We are very glad you came and we really appreciate your coming the distance you came and giving us the benefit of your very progressive and constructive experience in this very difficult field.

Mr. Priddy: Thank you, Mr. Chairman. May we have a copy of the record?

The Chairman: Yes, you may.

Mr. Priddy: Thank you very much.

• 1715

The Chairman: This committee now stands adjourned.

[Traduction]

assurer le laveur de vitres qui travaille au 50^e étage plutôt qu'un régulateur du trafic ferroviaire, ou un contrôleur de la circulation aérienne, ou un mécanicien de locomotive. L'espérance de vie est basse à cause du stress inhérent au travail. Vos agents de counselling s'occupent-ils de cela?

M. Wick: Il y a trois catégories d'employés que nous traitons de façon différente des autres groupes d'employés, qu'il s'agisse de leurs problèmes émotifs ou reliés au stress, ou qu'il s'agisse d'alcoolisme ou de toxicomanie, en ce qui concerne la reprise du service. La priorité va aux mécaniciens de locomotive à cause de leurs responsabilités; ensuite, les régulateurs du trafic, à cause de leurs responsabilités; enfin, aux préposés à l'entretien des signaux, parce que ce sont eux qui sont responsables des signaux à observer lorsque l'on conduit un train. Ces postes sont critiques. Nous le savons. Nous savons quelles sont les difficultés reliées au stress qui sont inhérentes à ces postes. Nous savons aussi que ce stress peut se manifester par des problèmes de toxicomanie ou d'hyperphagie, de surmenage ou de sommeil excessif. Nous sommes au courant de ces choses et vous avez tout à fait raison de vous y intéresser.

D'un point de vue fonctionnel, nous ne pouvons pas accorder autant d'importance à un gratte-papier qu'à un régulateur de trafic. Pas d'un point de vue humain, mais du point de vue du travail.

M. Benjamin: Tout juste. Merci.

Le président: Monsieur Wick et monsieur Priddy, je vous remercie beaucoup de votre exposé au nom des membres du Comité.

Monsieur Wick, pour vous éviter un peu de travail supplémentaire, à moins que vous ne vouliez ajouter à ce que vous avez déjà dit, tous vos propos ont été consignés et nous en garderons un compte rendu. Si vous avez un mémoire déjà préparé, envoyez-le-nous, mais tout ce que vous avez dit a été versé au compte rendu. Il ne sera pas nécessaire, rendu chez vous, de préparer votre mémoire en français ou en anglais, parce que nous l'avons. Si vous voulez y ajouter des renseignements sur des questions qui vous ont été posées par les députés, cela serait une bonne idée d'envoyer le tout au greffier.

Vous avez très bien réussi aujourd'hui à détailler ce que nous avons déjà entendu venant d'autres témoins. Nous sommes très heureux de votre participation et nous vous sommes reconnaissants d'être venu de si loin nous faire partager l'expérience constructive et progressive que vous avez acquise dans ce domaine très difficile.

M. Priddy: Merci, monsieur le président. Pouvons-nous avoir une copie du compte rendu?

Le président: Oui.

M. Priddy: Merci beaucoup.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Federation of Canadian Municipalities:

Hazel McCallion, Chairman, Standing Committee on
National Transportation;

Betty Toporowski, Vice-Chairman, Standing
Committee on National Transportation;

Dave Atkins, Special Adviser, Standing Committee on
National Transportation.

From M-TRAC:

Harold Morrison, Chairman.

From CSX Rail Transport:

Dick Priddy, Assistant Vice-President, Government
Affairs;

Bill Wick, Director, Employee Assistance Program.

TÉMOINS

De la Fédération canadienne des municipalités:

Hazel McCallion, présidente, Comité permanent des
transports nationaux;

Betty Toporowski, vice-présidente, Comité permanent
des transports nationaux;

Dave Atkins, personne ressource, Comité permanent
des transports nationaux.

De M-TRAC:

Harold Morrison, président.

De la CSX Rail Transport:

Dick Priddy, vice-président adjoint, Affaires
gouvernementales;

Bill Wick, directeur, Programme d'aide aux employés.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 56

Thursday, March 24, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 56

Le jeudi 24 mars 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of
railways and to amend certain other Acts in
consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 24, 1988
(93)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Witnesses: From the Canadian Medical Association: Athol Roberts, President; Ernest Mastromatteo, Member, Sub-Committee on Environmental and Occupational Health; Normand Da Sylva, Director of Health Services. *From the Canadian Manufacturers Association:* Peter Benjung, Chairman of the CMA Rail Committee; Charlie Comiskey, Chief Engineer, Procor Limited. *From the United Transportation Union:* Ron Bennett, Canadian Legislative Director; Daniel Collins, Assistant General Secretary and Treasurer; Bob Leeson, Member, CSX Employee Assistance Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49.*)

Athol Roberts and Ernest Mastromatteo made statements and, with Normand Da Sylva, answered questions.

Peter Benjung and Charlie Comiskey made statements and answered questions.

Ron Bennett, Daniel Collins, and Bob Leeson made statements and answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 24 MARS 1988
(93)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Joe Reid, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Témoins: De l'Association médicale canadienne: Athol Roberts, président; Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs; Normand Da Sylva, directeur des services de santé. *De l'Association des manufacturiers canadiens:* Peter Benjung, président du Comité ferroviaire de l'AMC; Charlie Comiskey, ingénieur en chef, *Procor Limitée*. *Des travailleurs unis des transports:* Ron Bennett, directeur législatif canadien; Daniel Collins, secrétaire général adjoint et trésorier; Bob Leeson, représentant législatif du Comité CSX d'aide aux employés.

Le Comité étudie de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.*)

Athol Roberts et Ernest Mastromatteo font des déclarations, puis eux-mêmes et Normand Da Sylva répondent aux questions.

Peter Benjung et Charlie Comiskey font des déclarations et répondent aux questions.

Ron Bennett, Daniel Collins et Bob Leeson font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

*[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Thursday, March 24, 1988

• 0937

The Chairman: Thank goodness, I finally see a quorum to hear evidence. I want to apologize very profusely to our first witness, the Canadian Medical Association, who have been ready, willing, and able to go ahead here for the last 20 minutes.

I want to apologize to you, doctor, because I do not mind it when members are doing clause by clause; then sometimes we do have problems and there are many committees sitting. But when we have enough witnesses, as we have today, and they are all here ready to start, I must say, colleagues, it is not a very happy situation.

Having said that, I am glad to welcome you on this first day of semi-spring weather. We have your brief, which is relatively interesting and succinct on a very sensitive but fundamental point in Bill C-105. Without any further ado from the Chair, doctor, perhaps you could introduce those with you and present your brief, and we will throw it open to questions.

Dr. Athol Roberts (President, Canadian Medical Association): Thank you very much, Mr. Chairman. It is a personal pleasure to be here today and to meet you once again, sir. Our associations in times past in Atlantic Canada have been rich and I see no reason why that should change.

Permit me to introduce the members of the group. Dr. Normand Da Sylva is the CMA Director of Health Services. Mr. Lucian Blair is the Assistant Director of Communications and Government Relations at our office here in Ottawa. Dr. Ernest Mastromatteo is a member of our Subcommittee on Environmental and Occupational Health.

• 0940

It is my great privilege and pleasure to tell you that Dr. Mastromatteo is of international and national renown in his own area of work. For 25 years he was associated with the Department of Occupational Health with the Government of Ontario. He spent two years in this same area in Geneva. He was for 10 years with a major industry as director of occupational Health. He is currently a part-time member of the Faculty of Health at the University of Toronto and is professor of occupational health at that

TÉMOIGNAGES

*[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le jeudi 24 mars 1988

Le président: Dieu merci, je constate que nous avons enfin le quorum nécessaire pour entendre des témoignages. Je tiens à m'excuser abondamment auprès de notre premier groupe de témoins, qui représentent l'Association médicale du Canada, et qui attendent ici, tout à fait d'attaque, depuis 20 minutes.

Je vous présente mes excuses, docteur. Cela ne m'ennuie pas trop s'il y a un retard lorsque nous faisons l'étude article par article d'un projet de loi. Il arrive alors qu'il y ait certains problèmes étant donné le grand nombre de comités qui siègent. Mais lorsqu'il y a un grand nombre de témoins, comme c'est le cas aujourd'hui, et qu'ils sont tous ici en train de nous attendre, je dois dire, chers collègues, que ce n'est pas une situation très heureuse.

Cela dit, il me fait très plaisir de vous accueillir parmi nous en ce premier jour de temps semi-printanier. Nous avons votre mémoire, qui est très intéressant et qui traite de façon succincte d'un élément délicat mais néanmoins fondamental du projet de loi C-105. Sans plus tarder, docteur, vous pourriez peut-être nous présenter les personnes qui vous ont accompagné et nous faire votre présentation, après quoi nous passerons aux questions.

M. Athol Roberts (président, Association médicale du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Il me fait personnellement très plaisir d'être de nouveau parmi vous aujourd'hui, monsieur. Les rapports que nous avons déjà eus dans le Canada atlantique ont toujours été très riches et je ne vois pas pourquoi cela devrait changer.

Permettez-moi de vous présenter les membres du groupe qui m'accompagne aujourd'hui. Le Dr Normand Da Sylva est directeur des affaires médicales à l'AMC. M. Lucian Blair est directeur adjoint du département des Communications et des Relations gouvernementales pour notre bureau, ici, à Ottawa. Le docteur Ernest Mastromatteo est quant à lui membre de notre sous-comité de l'Environnement et de la santé des travailleurs.

C'est un plaisir et un grand honneur pour moi de vous dire que le docteur Mastromatteo a une renommée nationale et internationale dans sa spécialité. Il a pendant 25 ans travaillé auprès du ministère ontarien de l'Hygiène et du Travail et il a pendant deux ans travaillé à Genève dans ce même domaine. Il a également été directeur des services de santé des travailleurs pendant dix ans dans une importante entreprise. A l'heure actuelle, il est membre à temps partiel de la Faculté de médecine de l'université de

[Texte]

university. At present he is a consultant in this very important field.

With your permission, Mr. Chairman, we plan to read the brief through. This will take approximately 10 to 15 minutes, and after that we certainly would welcome questions.

The Canadian Medical Association is a voluntary organization which represents over 80% of Canada's 60,000 physicians. We are very pleased to present our views on Bill C-105, the Railway Safety Act. The first of the CMA's guiding principles is to protect and improve the general health of Canadians. As a result, the association is directly involved in a wide spectrum of health care issues, providing leadership in areas of public health and safety.

Through the work of its councils and committees, all of which include practising physicians from every part of the country, the CMA strives to better the way in which Canadians live, work and play. While we have some concerns about the proposed legislation, notably those areas dealing with doctor-patient confidentiality, nevertheless we congratulate the government for its efforts to amend antiquated legislation which no longer appears to serve a useful purpose.

We are particularly pleased with the move to bring railway operations under the Criminal Code. To us it is baffling to consider that while it is a crime for anyone to operate a car or an aircraft while impaired, the same does not hold true for the operator of a train. Our specific comments on the bill centre on clause 35, *Medical and Optometric Information*, and those changes to the Criminal Code dealing with confidentiality of records, clause 37.

While we realize that public safety is a key issue as well as a motivating factor behind the proposed legislation, we do not believe the bill in its present form is capable of addressing this concern adequately. Our comments on specific clauses of the bill will explain why this is so.

Now I am going to ask Dr. Mastromatteo to take over with the brief.

Dr. Ernest Mastromatteo (Member, Subcommittee on Environmental and Occupational Health, Canadian Medical Association): Thank you very much, Dr. Roberts, Mr. Chairman.

Subclause 35.(1) requires a physician who examines a designated-position worker to report any medical condition likely to constitute a threat to safe railway operations to the chief medical officer of the railway

[Traduction]

Toronto et il est professeur en hygiène du travail à la même université. Il est également expert-conseil dans ce domaine fort important.

Avec votre permission, monsieur le président, nous aimerions vous lire notre mémoire. Cela devrait demander entre 10 et 15 minutes, après quoi nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

L'Association médicale du Canada est un organisme bénévole qui représente plus de 80 p. 100 des 60,000 médecins du pays. Nous sommes très heureux de vous exposer notre point de vue quant au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. L'un des principaux principes directeurs de l'AMC est la protection et l'amélioration de la santé des Canadiens. C'est pourquoi l'Association s'intéresse directement à une vaste gamme de questions se rapportant à la santé, jouant en même temps un rôle de leader dans les domaines de la santé et de la sécurité du public.

Grâce aux travaux de ces conseils et comités, qui comptent tous des médecins en exercice dans toutes les régions du pays, l'AMC s'efforce d'améliorer la façon dont les Canadiens vivent, travaillent et se détendent. Bien que nous ayons certaines préoccupations relativement au projet de loi, et notamment en ce qui concerne les articles qui traitent du caractère confidentiel des rapports entre le médecin et ses patients, nous tenons néanmoins à féliciter le gouvernement des efforts qu'il a jugé bon de déployer pour modifier une loi désuète qui semblerait ne plus servir à grand chose.

Nous sommes particulièrement heureux de la décision que vous avez prise d'assujettir l'exploitation des chemins de fer au Code criminel. Il nous paraît tout à fait absurde que bien que ce soit un crime de conduire une voiture ou de piloter un avion avec des facultés affaiblies, il n'en soit pas de même pour le conducteur d'un train. Le gros de nos commentaires sur le projet de loi vise l'article 35 *Renseignements médicaux et optométriques* et les changements au Code criminel qui se rapportent au caractère confidentiel des dossiers, ce qui est couvert par l'article 37.

Bien que nous sachions que la sécurité du public est à la fois un élément clé et l'un des principes directeurs qui sous-tendent le projet de loi, nous ne croyons pas que le libellé actuel permettra de cerner cette question de façon satisfaisante. Nos commentaires relativement à certains articles du projet de loi vous en donneront les raisons.

Je vais maintenant demander au docteur Mastromatteo de prendre la relève.

M. Ernest Mastromatteo (membre du Sous-comité de l'environnement et de la santé des travailleurs de l'Association médicale du Canada): Merci beaucoup, docteur Roberts, monsieur le président.

Le paragraphe 35.(1) du projet de loi exige du médecin qui examine un patient occupant un poste classifié comme essentiel, de rapporter au médecin en chef de la compagnie ferroviaire tout problème de santé qui

[Text]

company. The Canadian Medical Association is concerned about any attempt to introduce mandatory reporting of certain persons by physicians. We believe there is no evidence that an urgent need exists to introduce legislation that will make it obligatory for physicians to break patient confidentiality.

The concept of mandatory reporting by the attending physician of designated-position workers who present with a medical condition which may negatively affect performance, is taken directly from the Aeronautics Act. Some members of this committee will recall that the CMA presented its views on that legislation when it was being amended in May of 1985.

• 0945

On the surface there appears to be some similarity between the Aeronautics Act and Bill C-105, as regards mandatory reporting. This is, however, a mirage. The assumed parallel between the two is non-existent for the following reasons:

1. Persons covered in the Aeronautics Act are licensed individuals whose performance is deemed to be impaired as a result of well-delineated medical or health conditions. A *Fitness to Fly Guide* was developed by the Canadian Medical Association to help physicians in determining these conditions.

The Aeronautics Act applies specifically to holders of a Department of Transport permit and a permit for air traffic controllers, the granting and renewal of which are subject to a number of conditions, including regular medical examinations and assessments by Department of Transport medical examiners.

The so-called designated positions referred to in Bill C-105 are arbitrarily designated by the employer and could theoretically include any position the employer chooses to include by a simple administrative decision.

2. The Canadian Medical Association, in discussions with the Department of Transport, agreed to support the Aeronautics Act amendments only after it was agreed that permit holders would consent to such reporting on applying for a licence. This cannot and does not apply in the case of the designated-position employees on railways.

3. The mechanisms developed under the Aeronautics Act rest on the existence of a published list of medical advisers to the licensing authority to whom the attending physician can report. Such licensing authority does not exist in the case of the proposed legislation, nor is the attending physician likely to have ready access to the chief medical officer of the railway. In fact, some of the

[Translation]

risquerait de compromettre la sécurité ferroviaire. L'Association médicale du Canada s'inquiète de toute initiative visant à exiger que les médecins fassent des rapports sur certains patients. Selon nous, il n'y a aucune preuve qu'il est urgent d'adopter une loi en vertu de laquelle les médecins seront obligés de trahir le caractère confidentiel des rapports qu'ils entretiennent avec leurs patients.

L'idée de rapports obligatoires devant être fournis par le médecin qui examine des patients occupant des postes classifiés comme essentiels si à leur avis l'état de santé de l'intéressé risque de compromettre la sécurité ferroviaire, a été puisé directement dans la Loi sur l'aéronautique. Certains membres du Comité se souviendront que l'AMC avait exprimé son opinion là-dessus lorsqu'on avait modifié la loi en mai 1985.

De prime abord, il semblerait qu'il y ait certaines ressemblances entre la Loi sur l'aéronautique et le projet de loi C-105 pour ce qui est des rapports obligatoires. Or, ce n'est qu'une impression. Ce parallèle que l'on entrevoit entre les deux n'existe pas, et ce pour les raisons suivantes:

1. Les personnes couvertes par la Loi sur l'aéronautique sont des détenteurs de licence dont le rendement est jugé inférieur à cause d'un état de santé ou d'un problème médical bien défini. L'Association médicale du Canada a préparé un guide intitulé *En état de piloter?* dans le but d'aider les médecins à déterminer ces différents problèmes.

La Loi sur l'aéronautique s'applique aux détenteurs de permis du ministère des Transports et aux permis pour les contrôleurs aériens, permis pour lesquels l'octroi et le renouvellement sont assujettis à certaines conditions, dont des examens médicaux et des contrôles réguliers par les médecins du ministère des Transports.

Les emplois classifiés comme essentiels dans le projet de loi C-105 le sont de façon arbitraire par l'employeur et on pourrait théoriquement inclure n'importe quel poste, moyennant une simple décision administrative de l'employeur.

2. L'Association médicale du Canada, dans des discussions avec le ministère des Transports a convenu d'appuyer les modifications de la Loi sur l'aéronautique à condition de préciser que les détenteurs de permis autoriseront ce genre de rapport lors de la demande de licence. Cela ne s'applique pas et ne pourrait pas s'appliquer aux employés des chemins de fer qui occupent des postes classifiés comme essentiels.

3. Les mécanismes prévus par la Loi sur l'aéronautique reposent sur le dépôt d'une liste de conseillers médicaux auprès de l'organisme qui délivre les permis, conseillers auxquels le médecin peut se rapporter. Or, pareil organisme délivrant des permis n'existe pas dans ce projet de loi, et le médecin consulté ne pourra sans doute pas communiquer facilement avec le médecin en chef de la

[Texte]

physicians may not know all the railways which operate in this country.

4. Physicians agreed to comply with the provisions of the Aeronautics Act because a clear threat to public safety was demonstrated with respect to pilots and air traffic controllers.

The CMA believes such a risk has not been demonstrated with designated-position employees. In fact, the inquiry into the recent incidents which prompted the review of the Railway Act has revealed that the health status of the person or persons allegedly responsible for the accident was well known to the employer, so that mandatory reporting alone would not have affected the sequence of events.

The Canadian Medical Association maintains that the proposed legislation as it applies to doctor-patient confidentiality is unacceptable, since it invades patient privacy and violates the contract between a patient and the patient's physician.

The Canadian Medical Association Code of Ethics states:

An ethical physician will

- consider first the well-being of the patient;
- protect the patient's secrets;
- keep in confidence information derived from his patient or from a colleague regarding a patient, and divulge it only with the permission of the patient, except when the law requires him to do so;
- when acting on behalf of a third party will assure himself that the patient understands the physician's legal responsibility to the third party before proceeding with the examination.

Physicians hold patient confidentiality as a sacred trust that can only be broken under exceptional circumstances for the greater public good and when dictated by legislation.

To fail to honour the principle cited above is to destroy the patient's confidence, a factor essential to the physician-patient relationship. As a result of concern about this the patient may withhold information from his physician for fear that it might be used against the patient in another context.

The consequences of such a state of affairs can only have an adverse effect on patient care. The patient may, for example, delay seeing a physician in response to signs and symptoms of a medical condition that creates a safety hazard because it places his job in jeopardy, or the patient may choose to consult a physician who does not know

[Traduction]

compagnie ferroviaire. D'ailleurs, il se peut que certains médecins ne connaissent pas toutes les compagnies qui exploitent les chemins de fer au Canada.

4. Les médecins ont accepté de se plier aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique parce qu'il était très clairement question de risques pour la sécurité du public dans le cas des pilotes et des contrôleurs aériens.

Or, l'AMC pense que ce même risque n'a pas été démontré dans le cas des employés occupant des postes classifiés comme essentiels. D'ailleurs, l'enquête sur les incidents survenus récemment et qui ont amené le réexamen de la Loi sur les chemins de fer a révélé que l'état de santé des personnes auxquelles on impute la responsabilité de l'accident était parfaitement connu de l'employeur. Par conséquent, l'obligation pour les médecins de faire un rapport n'aurait pas forcément changé la suite des événements qu'on connaît.

L'Association médicale du Canada maintient que les articles du projet de loi qui s'appliqueraient au caractère confidentiel des rapports médecins-patients sont inacceptables, étant donné qu'ils empièteraient sur la vie privée des patients et violeraient le contrat entre le patient et son médecin.

Le Code de déontologie de l'Association médicale du Canada dit, et je cite:

Le médecin éthique devra

- faire passer avant tout le bien-être du malade;
- protéger les secrets du patient;
- respecter les confidences reçues du malade ou d'un confrère et ne divulguer ces renseignements qu'avec la permission du malade, sauf si la loi l'oblige à agir autrement;
- lorsqu'il agit au nom d'une tierce partie, il s'assurera que le patient comprend sa responsabilité juridique à l'égard de cette tierce partie avant de procéder à l'examen.

Pour les médecins, le caractère confidentiel de leurs rapports avec leurs patients est sacré et ne peut être trahi que dans des circonstances exceptionnelles, lorsqu'il s'agit de protéger le bien du public et lorsque cela est exigé par la loi.

Refuser d'honorer ce principe, c'est détruire la confiance du patient, qui est un élément essentiel dans les rapports que le médecin entretient avec ses patients. Si le patient a des inquiétudes quant au respect du secret, il choisira peut-être de cacher certains faits à son médecin de peur qu'on s'en serve contre lui dans un autre contexte.

Pareil état de chose pourrait avoir une incidence néfaste sur les soins à donner au patient. En effet, un patient tardera peut-être à consulter son médecin s'il relève certains signes ou certains symptômes d'un problème médical qui pourraient constituer certains risques pour la sécurité ferroviaire et qui mettraient

[Text]

that he holds a designated position with a railway company.

The risks to public safety of allowing an arbitrarily designated employee with an unspecified medical condition to carry out his normal occupation hardly qualifies as an exceptional circumstance for the greater public good.

• 0950

Furthermore, to multiply the number of situations to which the attending physician is asked to betray the patient's confidence is to dilute the significance of those exceptional situations where it is his obvious duty to do so.

Currently, physicians in most provinces are legally bound to advise the provincial motor vehicle registrar of any patient who presents with a medical condition that may affect his ability to drive safely. Again, such reporting is to a licensing authority, not to the employer. In addition, definite criteria for determining a person's ability to drive safely are contained in the Canadian Medical Association's *Physician Guide to Driver Education* and are available to every Canadian physician.

It is inevitable that physician compliance with these and other legally imposed social obligations will gradually be eroded as physicians perceive an unwarranted encroachment by government in the traditional professional relationship between patient and physician.

The Canadian Medical Association believe the onus must be placed on the employer, through the occupational health department of the railway company, to assure the fitness of workers in positions deemed critical to safe railway operations. The occupational health department should determine the various levels of designated occupations and the medical criteria that would have to be met to perform a particular job safely. The occupational health department should develop the medical criteria and a schedule of mandatory periodic medical examinations to which designated-position workers must submit, and the occupational health department should ensure designated-position workers meet the required medical criteria.

I may say in passing that this is done in other industries at the present time. For example, crane operators, hoist-men, and mine rescue workers are required to meet physical requirements because of the safety of other workers involved, and the onus is put on the employers in those cases.

[Translation]

peut-être son emploi en danger, ou bien il choisira peut-être de consulter un médecin qui ignore qu'il occupe un poste classifié comme essentiel dans une compagnie de chemin de fer.

Les risques pour la sécurité du public qui peuvent exister si l'on permet à un employé dont on a arbitrairement désigné le poste et qui souffre d'un problème médical non spécifié, de continuer de s'acquitter de ses fonctions habituelles, sont loin de constituer les circonstances exceptionnelles pour ce qui est du bien général du public.

D'autre part, multiplier le nombre de situations où l'on demandera au médecin de trahir la confiance de son patient c'est diluer l'importance des situations exceptionnelles ou ce serait manifestement sa responsabilité de le faire.

À l'heure actuelle, dans la plupart des provinces du pays, les médecins sont tenus, en vertu de la loi, d'avertir le Bureau d'immatriculation automobile de la province de tout patient dont l'état pourrait affecter sa capacité de conduire en toute sécurité. Mais là encore, ce rapport est fourni au responsable de l'immatriculation et de l'octroi des permis et non pas à l'employeur de l'intéressé. D'autre part, des critères très précis pour déterminer la capacité de conduire en toute sécurité sont contenus dans un guide en matière d'éducation des conducteurs à l'intention des médecins et dont tous les médecins canadiens ont des copies.

Il est évident que l'observance par les médecins de ces obligations ou d'autres obligations sociales imposées par la loi diminuera progressivement au fur et à mesure que les médecins y verront une ingérence de l'État dans les rapports professionnels entre le patient et son médecin.

L'Association médicale du Canada pense qu'il doit revenir à l'employeur, par l'intermédiaire de ses services responsables de la santé des travailleurs, de veiller au bon état de santé des employés qui occupent des postes névralgiques pour la sécurité d'exploitation des chemins de fer. Ce sont ces services de la médecine du travail qui devraient établir la hiérarchie des postes désignés et les critères médicaux auxquels doivent répondre les titulaires de ces postes pour que ceux-ci puissent s'acquitter en toute sécurité de leurs fonctions. Ces services devraient également établir les critères médicaux ainsi qu'un calendrier d'examen médicaux périodiques et obligatoires pour les employés occupant des postes classifiés, et ils devraient veiller à ce que les titulaires de ces postes répondent aux critères en vigueur.

Je soulignerais en passant que cela se fait déjà dans un certain nombre d'autres secteurs. C'est le cas, notamment, des grutiers, des opérateurs d'autres appareils de levage et des membres d'équipes de sauvetage dans les mines, qui sont tous tenus de satisfaire à certains critères physiques parce que la sécurité des autres travailleurs est en jeu.

[Texte]

Regulation under this proposed legislation must provide for the obligation on the part of the designated-position worker to report to the occupational health physician any condition that may affect his on-the-job performance. Failing to do so should be punishable by appropriate sanctions, which could extend to dismissal. Consultations with other physicians for routine health care should be reported to the occupational health physician only if a condition affecting on-the-job performance is observed.

In short, the onus must be placed on the employer to act responsibly, not on the attending physician, whose role is not to act as either an enforcer or an informer.

Keeping in mind that we strongly oppose the entire concept of mandatory reporting as it appears in Bill C-105, we have the following further comments to make on the clause dealing with medical optometric information:

Subclause 35.(3) allows the railway company to make use of medical information about a worker as it sees fit. We object to this in the strongest possible terms. No mention is made of the necessity of obtaining the patient's consent to use such information, something that is the cornerstone of the principle of confidentiality as it applies to medical records. The Canadian Medical Association regards medical records as confidential documents owned by the physician or health care institution that compiled them or had them compiled. In our opinion, disclosure of information contained in medical records to third parties requires written patient consent or a court order. We are totally opposed to legislation at any level that threatens the confidentiality of a patient's medical records.

Subclause 35.(5) prohibits the disclosure of information about a worker's medical condition in any legal or disciplinary proceedings. The Canadian Medical Association also objects to this. We believe the principle of confidentiality notwithstanding, the worker should always have access to his medical records, either because he wishes to contest the physician's report or because he needs to use it as evidence in any grievance launched as a result of dismissal or demotion.

Subclause 35.(6). As explained in our comments on subclause 35.(1), this clause arbitrarily removes the worker's right of confidentiality. If and when the employer has just reason to suspect impairment on the basis of job performance, the employer should have the right to refer the designated-position worker to the occupational health physician.

[Traduction]

Dans ce genre de cas, la responsabilité revient à l'employeur.

Les règlements devant accompagner le projet de loi, s'il est adopté, devraient obliger l'employé occupant un poste classifié comme essentiel à rapporter au médecin tout état ou problème de santé qui pourrait affecter son rendement au travail. Tout manquement à cette obligation devrait être punissable, la sanction pouvant aller jusqu'au renvoi. Les consultations avec d'autres médecins pour des problèmes de santé ordinaires ne devraient être rapportés aux médecins de la compagnie que si le rendement de l'employé est en cause.

En bref, c'est à l'employeur et non pas au médecin de prendre ces responsabilités, le médecin ne devant pas jouer le rôle ni d'agent de police ni d'informateur.

Étant fermement opposés à l'idée des rapports obligatoires prévus dans le projet de loi C-105, nous voudrions commenter aussi l'article sur les renseignements médicaux et optométriques:

Le paragraphe 35.(3) autorise la compagnie de chemin de fer à utiliser comme bon lui semble le dossier médical d'un employé. Nous nous y opposons aussi fermement que possible. Il n'est aucunement fait état du besoin d'obtenir l'autorisation du patient d'utiliser ces renseignements. Or, c'est la pierre angulaire du principe du secret professionnel pour ce qui est des dossiers médicaux. L'Association médicale du Canada considère que les dossiers médicaux sont des documents confidentiels qui appartiennent au médecin ou à l'établissement de santé qui les a compilés ou qui a chargé quelqu'un d'autre de le faire. Selon nous, la divulgation à une tierce partie de renseignements contenus dans des dossiers médicaux exige le consentement écrit du patient ou une ordonnance de la cour. Nous nous opposons fermement à l'adoption de tout texte législatif qui menacerait le caractère confidentiel des dossiers médicaux des patients.

Le paragraphe 35.(5) interdit la divulgation de renseignements au sujet de l'état de santé d'un travailleur dans le cadre de toute procédure juridique ou disciplinaire. L'Association médicale du Canada s'y oppose également. Nonobstant le principe du secret professionnel, le travailleur devrait toujours avoir accès à son propre dossier médical, soit parce qu'il veut contester le rapport du médecin soit parce qu'il doit s'en servir comme preuve pour tout grief faisant suite à un renvoi ou à une rétrogradation.

Paragraphe 35.(6). Ce paragraphe, tout comme le paragraphe 35.(1) dont nous avons déjà parlé, supprime arbitrairement le droit du travailleur au respect du caractère confidentiel de son dossier médical. Lorsque l'employeur a de bonnes raisons de croire, à partir du rendement de l'employé, qu'il travaille avec des facultés affaiblies, il devrait avoir le droit d'envoyer cet employé occupant un poste classifié comme essentiel, consulter le médecin de service.

[Text]

[Translation]

• 0955

Clause 37 gives the regulatory agency powers to make regulations respecting information, records, and documents relevant to the safety of railway operations. The Canadian Medical Association believes it is important to note that the medical records of individual workers must be treated as confidential and not be subject to this provision.

Pre-employment drug screening. While we realize Bill C-105 does not address the issue of pre-employment drug screening, we are also cognizant of the fact that both major railway companies in this country have been carrying out such screening for almost two years. In a previously released position statement dated June 16, 1987, the Canadian Medical Association opposed routine pre-employment drug screening. For the rationale behind our position we refer the committee to our statement, which is attached as appendix 1.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Dr. Roberts and Dr. Mastromatteo, I want to thank you very much for your brief. While it is fairly short, succinct and very clear, it certainly opens up some questions. There was a consultative committee before the bill was even drawn up. I gather from your remarks the association was not part of that committee. Is that correct?

Dr. Normand Da Sylva (Director of Health Services, Canadian Medical Association): Mr. Chairman, if I may, some members of the CMA were consulted. At the time, we were of the understanding that this particular section, although it was considered, was not going to be included in the bill as a result of these consultations. So we were surprised to see it included in the bill.

The Chairman: Thank you.

Mr. Taylor: A point of order. Is appendix 1 supposed to be attached? I have no appendix 1 on mine.

The Chairman: I must say I do not have it either. Perhaps the clerk can find that.

• 1000

Mr. Benjamin: Gentlemen, I appreciate your brief very much. You state a position that has been long held by a lot of people, particularly employees and their unions, in this matter of their own individual rights and the rights and the confidence of their physician and the confidentiality of their medical records. I agree with you on those issues.

Would it alleviate your position at all if the bill were amended to not allow employers to designate positions, but the designation and licensing of designated positions would be made by the Governor in Council by regulation—in other words, the Department of Transport and the licensing of those designated positions, similar to

L'article 37 dote l'organisme de réglementation du pouvoir d'imposer des règlements relativement à certains renseignements, dossiers et documents qui se rapportent à l'exploitation sécuritaire des chemins de fer. L'Association médicale du Canada pense qu'il est important de souligner que les dossiers médicaux des travailleurs doivent être traités de façon confidentielle et qu'ils devraient par conséquent être exclus de cette disposition.

Dépistage de drogues avant l'embauche. Bien que le projet de loi C-105 n'aborde pas la question du dépistage de drogues avant l'embauche, nous savons que les deux plus grandes compagnies ferroviaires du pays font ce genre de dépistage depuis près de deux ans. Dans un communiqué diffusé le 16 juin 1987, l'Association médicale du Canada s'était opposée au dépistage systématique de drogues avant l'embauche. Pour comprendre notre position, nous renvoyons les membres du Comité à ce communiqué, qui figure à l'annexe 1, que nous avons joint au mémoire.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Docteur Roberts et docteur Mastromatteo, je vous remercie beaucoup pour votre mémoire. Il est très clair et bien qu'il soit succinct, il pose un certain nombre de questions. Un comité consultatif s'était réuni avant même la rédaction du projet de loi. Je déduis de vos propos que votre Association n'a pas fait partie du comité. Est-ce le cas?

Dr. Normand Da Sylva (directeur des affaires médicales, Association médicale du Canada): Monsieur le président, j'aimerais répondre, si vous me le permettez. Certains membres de l'Association avaient été consultés. A l'époque, suite à ces consultations, nous pensions que même si cet article avait été envisagé, il n'allait pas être inclus dans le projet de loi. Nous avons donc été très surpris de l'y trouver.

Le président: Merci.

M. Taylor: J'invoque le Règlement. L'annexe 1 est-il censé être joint au mémoire? Je ne l'ai pas ici.

Le président: Moi non plus. La greffière pourra peut-être nous trouver cela.

M. Benjamin: Messieurs, j'apprécie beaucoup votre mémoire. Votre position est celle qu'avancent depuis longtemps un grand nombre de personnes, notamment les employés et leurs syndicats, dans le cadre des droits individuels, des droits et de la confiance envers le médecin et du caractère confidentiel des dossiers médicaux. Je suis d'accord avec vous là-dessus.

Cela atténuerait-il le problème à vos yeux si l'on modifiait le projet de loi de façon à ne pas permettre aux employeurs de classer des postes comme essentiels? Si la désignation des postes et l'octroi de licences y correspondant relevaient du Gouverneur en conseil, par règlement... autrement dit, si c'était le ministère des

[Texte]

pilots and air traffic controllers? Does that alleviate your feelings about the bill as it presently stands?

Dr. Roberts: Mr. Chairman, may I ask Dr. Da Sylva to address that first, and then Dr. Mastromatteo?

Dr. Da Sylva: Mr. Chairman, it is difficult to answer the question because the bill, as it stands, gives no indication as to the kinds of positions or the number of positions that would be designated. That is number one.

Number two: our concern is that it is next to impossible for the physician to be aware of the various levels of designation, of the existence of these levels, of the criteria that presumably would be different from one level to another. Presumably the medical criteria to be imposed on one kind of job would be different from those on another level of job.

Third, unless a whole system of licensing were designed and unless you had medical examiners available, as you have for pilots, and unless you have all this infrastructure which does not exist, it would be hard even to answer the question because there are so many unanswered situations.

But the main fact is that, except in very rare circumstances, we do not think physicians should have an obligation placed on them to break confidentiality. Presumably if there is that obligation, there would be some kind of penalty related for not complying with that obligation and, as you multiply these situations, it would completely detract from the role of the attending physician. We are talking about the role of the attending physician here; we are not talking about the occupational health physician. It would certainly detract from his usual role of listening to an individual, believing in what he is told, advising the individual and assuming the individual is telling him the truth, the whole truth and nothing but the truth.

The physician cannot, from one moment to the other, switch from his role as a patient confidant to that of a detractor. So we see with great anxiety and we view with much concern these various encroachments that are not for the benefit of the physician but for the benefit of the patient. The patient is the one who suffers.

We realize that the patient may not always appreciate what goes on and may not object to it immediately. They are not sitting here at this table objecting, because I do not think they appreciate what is happening to confidentiality. But we think it would be an encroachment that would be unjustified and certainly the need for it has not been demonstrated in this case.

[Traduction]

Transports qui intervenait, comme c'est le cas des pilotes et des contrôleurs aériens? Cela n'apaiserait-il pas certaines de vos craintes quant au libellé actuel du projet de loi?

M. Roberts: Monsieur le président, si vous le voulez bien, je demanderai au docteur Da Sylva de répondre, après quoi le docteur Mastromatteo pourrait donner son avis.

Dr Da Sylva: Monsieur le président, il est difficile de répondre à cette question car le texte actuel projet de loi ne donne aucune indication quant au genre de postes ou au nombre de postes qui seraient classifiés comme essentiels. Et d'une.

Deuxièmement, il sera pratiquement impossible pour le médecin d'être au courant des différents niveaux pour les postes classifiés comme essentiels, de l'existence de ces niveaux et des différents critères qui s'y appliqueraient. Les critères médicaux seraient sans doute différents selon la catégorie du poste.

Troisièmement, à moins de mettre en place une procédure pour l'octroi de licences et à moins de disposer d'examineurs médicaux—comme c'est le cas pour les pilotes—et à moins d'avoir toute cette infrastructure qui n'existe pas pour l'instant, il serait très difficile de répondre à cette question, car il y a trop de situations qui ne seraient pas couvertes et trop de points d'interrogation.

Selon nous, sauf dans des cas très rares, nous ne pensons pas que les médecins devraient se voir obligés de trahir le secret de leurs rapports avec leurs patients. Si cela devait être une obligation, celle-ci serait sans doute assortie de certaines sanctions en cas de non respect de cette obligation et, en multipliant le nombre de situations du genre, cela ne pourrait que nuire au rôle du médecin. Et nous parlons ici du rôle du médecin que le patient consulte et non pas du médecin de l'employeur, qui s'occupe de la santé des travailleurs. Ce genre de contrainte ne pourrait que nuire à son rôle traditionnel qui est d'écouter le patient, de croire ce qu'il lui dit, de le conseiller et de supposer au départ qu'il ne lui dit que la pure et simple vérité.

Le médecin ne peut pas passer en un instant de son rôle de confident à un rôle de détracteur. C'est pourquoi nous sommes si inquiets face à toutes ces ingérences qui visent à bénéficier non pas au médecin mais au patient. Or, c'est le patient qui souffre.

Nous savons très bien que le patient ne va pas toujours comprendre ce qui se passe et qu'il ne va pas forcément s'y opposer immédiatement. Ils ne sont pas assis autour de cette table aujourd'hui, parce que selon moi ils ne comprennent pas quel sort on va réserver au caractère confidentiel de leurs rapports avec le médecin. Nous pensons cependant que ce serait là un empiètement injustifié et, dans le cas qui nous occupe ici, le besoin de recourir à pareille exigence n'a pas été démontré.

[Text]

So, no, there is no licensing mechanism. It might be very complicated. We do not know to what extent it would affect workers, and even less how it would affect physicians. So I do not think it would alleviate our concern even if we extended this concept.

Mr. Benjamin: In other words, unless a large infrastructure were set up in terms of designated employees, which I suspect would be in the order of at least 40,000... It would be at least half of railway employees, those who have anything to do with direct train operations. You cannot have a signalman or a dispatcher or a locomotive engineer or a brakeman who is colour blind. If he does not know the difference between red and green, then you have a problem. That is a criterion that has always been there.

You feel, then, that all of that infrastructure would have to be in place. You are right, it would have to be pretty extensive. It would require hundreds of people to draft the criteria, do the designating, the testing, and then the licensing of every one of those employees. That is going to take a long time.

• 1005

Dr. Roberts: Dr. Mastromatteo just had a word to answer the question, Mr. Chairman.

Dr. Mastromatteo: There are three options, as we have discussed them here. One is that the treating physician report to the chief railway physician—and we have spoken eloquently against that as making the treating physician an informer and infringing confidentiality.

The other is to have the occupational physician of the railways do it. This is commonly done in many other types of industry. I must emphasize that the occupational physician is bound by the same restrictions of confidentiality. All the occupational physician can tell the employer is that the worker is fit or not, and if fit, with certain limitations. So there is a provision that he is bound by the same mechanism in place now.

We saw the other mechanism of having a regulatory system with licensing and creating standards as very long range and an added layer of bureaucracy.

Mr. Benjamin: Thank you on that side of the coin. Your brief does not go into the matter of the reliability of presently used tests. I understand the Canadian Labour Congress has gone into this quite extensively in quoting the Center for Disease Control—I presume that is the one in Atlanta, Georgia—and the National Institute on Drug Abuse and Drug Testing. It exposes a serious problem of accuracy among U.S. laboratories, and I suspect since methodology is almost identical here, the same thing would apply in direct proportion.

[Translation]

Il n'y a donc pas de procédure pour l'octroi de licences. Ce serait d'ailleurs peut-être très compliqué. Nous ne savons quelle incidence cela aurait sur les travailleurs, et encore moins sur les médecins. C'est pourquoi je ne pense pas que cela réglerait le problème si ce concept était élargi.

M. Benjamin: En d'autres termes, à moins d'établir une grosse infrastructure pour les employés occupant des postes classifiés comme essentiels, et j'imagine qu'il y en aurait environ 40,000... ce serait au moins la moitié des cheminots... ceux qui participent directement à l'exploitation des chemins de fer. Vous ne pouvez pas avoir d'aiguilleur, d'expéditeur, d'ingénieur ou de serre-frein qui soit daltonien. S'il ne peut pas faire la différence entre le rouge et le vert, alors vous avez un problème. Il s'agit là d'un critère qui a toujours été en vigueur.

Vous pensez donc qu'il faudrait que toute cette infrastructure soit en place. Vous avez raison, il faudrait que ce soit assez important. Il faudrait des centaines de personnes pour mettre au point des critères et s'occuper de la désignation, des essais et des attestations pour chacun de ces employés. Tout cela exigera du temps.

M. Roberts: D' M. Mastromatteo avait quelque chose à ajouter, monsieur le président.

M. Mastromatteo: Il y a trois options, que nous avons présentées ici. Le médecin traitant pourrait faire un rapport au médecin-chef de la compagnie mais nous avons exposé des raisons éloquentes pour ne pas donner au médecin traitant le rôle d'un indicateur l'obligeant à enfreindre le secret professionnel.

Une autre possibilité serait de donner cette responsabilité au médecin de la compagnie de chemin de fer. C'est une pratique courante dans d'autres industries. Je vous signale que le médecin du travail est tenu d'observer le même secret médical. Il peut simplement informer l'employeur si le travailleur est en bonne santé ou non, en tenant compte de certaines limites. Il est donc soumis aux mêmes contraintes.

Quant à l'autre procédure, c'est-à-dire une réglementation assortie d'un permis, elle nous semble très lourde et implique des formalités bureaucratiques supplémentaires.

M. Benjamin: Je vous remercie. Votre mémoire ne traite pas de la fiabilité des tests actuels. Le Congrès du travail du Canada s'est beaucoup renseigné sur la question en citant des documents du Centre américain pour le contrôle des maladies, je suppose que c'est celui qui se trouve à Atlanta en Géorgie et l'Institut national de toxicomanie et de dépistage des drogues. On fait état de sérieuses lacunes dans l'exactitude des résultats de ces laboratoires américains et puisque les méthodes suivies au Canada sont presque identiques, je suppose qu'il en est de même ici.

[Texte]

The Center for Disease Control says the most reliable drug test is no more than 90% accurate and the error rate can be as high as 65%.

As far as the CLC were concerned, the whole issue of testing was useless and pointless. It did nothing about the whole matter of curative treatment.

What is the view of the CMA on the whole matter of reliability of tests? They illustrate that even some patent medicines or prescription drugs can be confused with illegal drugs. They illustrate Midol, Dristan, Triaminic-DM, antihistamine and ephedrine, used especially in asthma and cold prescriptions. Would the tests show what drug the patient had?

Dr. Roberts: Thank you, Mr. Benjamin, your remarks are certainly very astute and very keen. As the director of our council on health services, Dr. Da Sylva has had a great deal of experience in this area in particular, and I am going to ask him to address the question.

Dr. Da Sylva: Our brief did not directly address the issue, although we referred to it because we are aware it is being discussed in other circles. Many other people are interested in this issue.

When we did address the issue more than a year ago, and came up with a statement on pre-employment drug screening—as appears in appendix 1—we did consider the question of the validity of the test, the accuracy of the test, the fact that many prescription and non-prescription drugs could test as positive for an individual. We decried the use of pre-employment screening, because we felt that probably the less expensive and less accurate tests would be used and there would be no recourse for the applicant if he were turned down. As he is applying for a job, he could be turned down for any reason, and I doubt he would be told his drug test was positive.

• 1010

For all these reasons, we certainly spoke against pre-employment testing.

I understand a committee of this government under the chairmanship of Dr. Halliday has made similar recommendations already in a first report and has spoken against pre-employment screening and seems to support testing only for cause, in which case a test would be done if an employee's performance were judged to be below par and there were strong reason to suspect it was because of some kind of misuse of drugs or alcohol. So it has to be addressed very seriously.

The only area we have addressed in this brief, however, is the area of medical requirements, medical condition, medical fitness. I realize the question of drug impairment is another chapter, which I understand this bill has not addressed but may in due course. We would be ready and willing to make comments on these particular issues at the time.

[Traduction]

D'après le Centre de contrôle des maladies, les tests les plus fiables sont exacts à 90 p. 100 au maximum et le degré d'erreur peut atteindre jusqu'à 65 p. 100.

Le CTC était d'avis que ces tests de dépistage ne servaient à strictement rien puisqu'on ne prévoit rien comme cure de désintoxication.

Quelle est l'opinion de l'AMC sur la fiabilité des tests? D'après les exemples qu'on nous donne, certaines spécialités pharmaceutiques ou médicaments peuvent donner les mêmes résultats que des drogues illicites à savoir le Midol, le Dristan, le Triaminic-DM, les antihistamines et l'éphédrine utilisées surtout pour traiter l'asthme et les rhumes. Les tests permettent-ils de savoir quelle drogue le malade a prise?

M. Roberts: Merci, monsieur Benjamin, vos observations sont très perspicaces. En tant que directeur de notre Conseil sur les services sanitaires, le Dr Da Sylva a beaucoup d'expérience dans ce domaine et je vais lui demander de vous répondre.

Dr Da Sylva: Nous n'avons pas abordé cette question dans notre mémoire, même si nous y faisons allusion, car on en parle dans d'autres milieux. Elle intéresse beaucoup de gens.

Nous avons étudié la question il y a plus d'un an et nous nous sommes prononcés sur le dépistage des drogues avant l'embauche, comme vous le verrez à l'annexe 1; nous nous sommes penchés sur la validité du test, son exactitude et le fait que certains médicaments, disponibles avec ou sans ordonnance, pouvaient donner des résultats positifs. Nous avons condamné un recours à ce genre de dépistage avant l'embauche parce que nous pensions qu'on se servirait des tests les moins chers et les moins exacts et le candidat n'aurait aucun recours en cas de refus. S'il postule un emploi, on peut rejeter sa candidature pour toutes sortes de raisons et je doute fort qu'on invoque les résultats positifs du dépistage.

Voilà donc les raisons qui expliquent notre opposition au dépistage avant l'embauche.

Je crois savoir qu'un comité de cette législature présidé par le Dr Halliday a présenté des recommandations semblables dans son premier rapport; il s'est prononcé contre le dépistage avant l'embauche et il semble recommander des tests uniquement pour des raisons précises, lorsque le travail de l'employé présente des insuffisances manifestes apparemment dues à la toxicomanie ou à l'alcoolisme. C'est donc une démarche sérieuse.

Dans ce mémoire-ci, nous limitons nos commentaires aux exigences médicales et au contrôle de la santé. La diminution des facultés provoquée par la drogue est une autre question; elle ne figure pas dans ce projet de loi mais elle pourra s'y ajouter en temps voulu. Nous serons disposés à faire nos observations là-dessus à ce moment-là.

[Text]

If you wish us to go on at this time, I think we have covered pretty much in our current brief on pre-employment testing those issues that we think are very important.

Mr. Benjamin: Is there any test such that if I were subjected to the test, it would tell the difference between my having taken an antihistamine and having been on marijuana? Would it say what I had been doing?

Dr. Da Sylva: Some tests may be specific, but generally... for instance, if you were testing an individual for the presence of heroin, what you would be measuring would be the by-product of heroin, which would be morphine. If that individual had taken a couple of 222s, he would have the same positive test because he was taking 222s as if he had been taking morphine or heroin. So in that sense the tests are not specific, although they may be for some other drugs. But in most cases they are not specific.

The Chairman: I am interested in that. I am not a doctor, obviously. But what about all the Olympic testing? Surely they got pretty particular there, and do get pretty particular, with athletes. I guess the athletes have to say they did not take any 222s.

Dr. Da Sylva: The Olympic Committee has a long list of drugs an athlete may not take. It is a fairly extensive drug list. As a matter of fact, it makes it difficult for athletes who do have a cold. We were involved in this a couple of years ago and we were aware it does present a problem, because some athletes may require some drugs that are necessary for the treatment of some condition. But the number of drugs they may take is very narrow, and it does present a problem for those athletes.

Yes, some athletes who have a cold may not take some drugs. Anything that contains ephedrine, for instance, could not be taken, because it would show up on the test not necessarily as ephedrine but as one of the class of drugs they are not supposed to take.

M. Robichaud: Bien sûr, on a déjà répondu à quelques-unes de mes questions en répondant à M. Benjamin. Vous êtes totalement en désaccord avec l'article 35. Selon l'article 35, lorsqu'une personne occupant une poste désigné vous dit qu'elle occupe un tel poste, elle vous autorise par le fait même à dévoiler certains renseignements. Ne croyez-vous pas que vous avez une certaine responsabilité quant à la sécurité du public en général?

Dr. Roberts: Mr. Chairman, I am embarrassed to say I did not hear the question, but we have two bilinguals who can understand it very well.

• 1015

The Chairman: Répondez, because he waited very well. He asked the question, and if you have people who can answer it—

[Translation]

Je pense que notre mémoire traite des aspects connexes qui nous semblent importants.

M. Benjamin: Existe-t-il un test qui fait la différence entre un antihistaminique et la marijuana? Peut-il déterminer quelle drogue j'ai prise?

Dr Da Sylva: Certains tests décèlent des traces de drogues spécifiques mais de façon générale... Par exemple, pour déterminer la présence d'héroïne chez une personne, on cherche le sous-produit de l'héroïne, c'est-à-dire la morphine. Une personne qui a pris quelques comprimés de 222 donnerait les mêmes résultats positifs qu'un morphinomane ou un héroïnomane. Le résultat n'est donc pas aussi précis que pour certains autres tests mais généralement on ne décèle pas une drogue spécifique.

Le président: Je trouve cela intéressant. Évidemment je ne suis pas médecin. Mais comment se passe le dépistage lors des jeux Olympiques? Il me semble qu'on arrive à détecter des drogues bien précises. Je suppose que les athlètes doivent s'abstenir de prendre des 222.

Dr Da Sylva: Le Comité des jeux Olympiques a une longue liste de drogues interdites aux athlètes. En fait, les athlètes enrhumés ont du mal à trouver quelque chose d'autorisé. Nous avons travaillé là-dessus il y a quelques années et nous sommes conscients du problème, car les athlètes peuvent avoir besoin d'un médicament pour un traitement. Mais leur choix est excessivement restreint, ce qui crée un problème.

C'est un fait que les athlètes qui ont un rhume ne peuvent pas toujours prendre un remède. Tout médicament à base d'éphédrine serait écarté car on détecterait cette substance, pas forcément comme de l'éphédrine, mais comme une des catégories de drogues interdites.

Mr. Robichaud: Of course, some of my questions have already been answered in your answer to Mr. Benjamin. You are in complete disagreement with clause 35. Under clause 35, when a person occupying a designated position informs you that he occupies such a position, this is tantamount to authorizing you to disclose certain information. Do you not believe that you have a certain responsibility with respect to public security?

M. Roberts: Monsieur le président, je suis embarrassé de vous dire que je n'ai pas bien entendu la question mais deux des médecins de notre groupe sont bilingues et l'ont donc bien comprise.

Le président: Répondez, car il a attendu avec beaucoup de patience. Il a posé une question, et si quelqu'un peut y répondre... .

[Texte]

Dr. Roberts: For the record, Mr. Chairman, I am happy if Dr. Da Sylva or Mr. Blair answers the question. They understood it very well.

Dr Da Sylva: Il s'agit d'une situation où il faut peser les choses. C'est une question de priorités. Pour le bon fonctionnement de la relation entre le médecin et le malade, il faut qu'il y ait une entente de base selon laquelle on tient pour acquis que la confidentialité est assurée. Même si le secret professionnel du médecin n'a jamais été reconnu juridiquement au Canada, il l'est dans certains pays d'Europe. Le médecin a le droit de refuser de répondre à des questions pourvu que les renseignements aient été donnés sous le sceau du secret professionnel.

Cela dit, la profession médicale reconnaît dans son code de déontologie que le médecin peut avoir une responsabilité envers le public dans certaines circonstances, mais ceci doit être vraiment l'exception. Certaines exceptions ont été reconnues dans le passé. L'an passé, concernant le SIDA, par exemple, la question suivante avait été posée. Que doit faire un médecin qui traite un couple s'il sait qu'un des deux membres du couple est sidatique? Doit-il avertir l'autre membre? Après de longues discussions, nous sommes arrivés à la conclusion que le médecin, ayant rempli certaines conditions, pourrait dévoiler ceci. Mais il s'agit toujours d'exceptions.

Ici, il s'agit d'une situation où il peut exister des mécanismes beaucoup plus efficaces. Le médecin responsable de la sécurité et de la santé au travail peut agir au sein d'un système qui assure l'examen régulier des employés. Des normes peuvent être établies dans le cadre du système de santé et de sécurité au travail où il n'est pas nécessaire de demander au médecin de trahir le secret professionnel, chose que le médecin ne veut pas faire pour le bien de son malade. Il y a aussi le fait que le médecin ne saura pas nécessairement quelles sont ces conditions.

Comme on l'a expliqué dans notre mémoire, l'Association, dans le passé, a participé à la rédaction de deux documents, dont un guide pour déterminer l'aptitude à conduire un véhicule automobile. Ce guide a été préparé avec l'aide d'un comité, et cela a pris du temps. Avec le concours de beaucoup de personnes, nous avons réussi à identifier les situations où il pourrait être dangereux qu'un individu conduise telle ou telle sorte de véhicule. Les conditions varient selon qu'il s'agit d'un véhicule privé ou d'un poids lourd, un autobus par exemple. Au cours des années, on a pu établir différents niveaux de compétence requis et différents niveaux d'aptitudes physiques requis. Dans le cas des pilotes et des contrôleurs aériens, nous avons fait la même chose. Nous avons établi que ces détenteurs de permis devaient rencontrer certaines exigences et que, pour accomplir leur travail, ils devaient satisfaire à certaines exigences physiques.

Pour ce qui est des travailleurs désignés dans le projet de loi, les exigences et le niveau de compétence requis

[Traduction]

M. Roberts: Je demanderais au D^r Da Sylva ou à M. Blair de répondre à la question. Ils l'ont bien comprise.

Dr. Da Sylva: It is a situation where a number of considerations have to be weighed. It is a matter of priorities. A good doctor-patient relationship requires a basic understanding whereby confidentiality will be assured. Even though professional secrecy for doctors has never been legally recognized in Canada, this is the case in some European countries. The physician can refuse to answer questions provided the information has been given under the seal of professional secrecy.

That being said, the medical profession does recognize in its code of ethics that a physician may have a responsibility to the public in certain circumstances, but they must be the exception. A number of exceptions have been recognized in the past. Last year, for example, the following question was raised with respect to AIDS. What is the responsibility of a doctor treating a couple if he knows that one of the members of the couple has AIDS? Is the other member to be informed? After a long discussion, we arrived at the conclusion that such information could be disclosed by the doctor once certain conditions are fulfilled. But we are always talking about exceptional circumstances.

Here we are talking about a situation where much more efficient mechanisms could be provided. The occupational physician can take action to ensure the regular examination of employees. Standards can be established as part of the work, health and security system without any need for the doctor to betray professional secrecy, something the doctor is unwilling to do for his patients' own good. There is also the fact that the doctor may not necessarily be properly informed about such conditions.

As we explained in our brief, in the past the association has been involved in the drafting of two documents, including a guide to determine a person's ability to drive a motor vehicle. This guide was prepared with the help of a committee and it required a certain amount of time. With contributions from a great many persons, we were able to identify situations where it could be dangerous for an individual to drive a particular sort of vehicle. Conditions vary depending on the type of vehicle, it could be a private car, a truck or a bus, for example. Over the years it has been possible to establish different levels of competence required along with the different levels of fitness necessary. We have done the same thing for pilots and air traffic controllers. We have established that the holders of such permits must meet certain requirements, particularly with respect to fitness, in the exercise of their job.

The requirements and fitness levels for the designated workers in the bill are not clear. Therefore the medical

[Text]

pour chacun de ces individus ne sont pas très clairs. Par conséquent, les exigences médicales pour chaque classe d'individus ne sont pas claires non plus. On présume que le médecin le saura quand, en fait, il ne le saura pas. Premièrement, il ne saura pas quelles sont les conditions. Deuxièmement, il n'y a pas de registraire qui peut être avisé, car on n'accorde pas de permis à ces gens-là. Ces gens-là travaillent uniquement sous l'autorité de l'employeur. Leur compétence est reconnue uniquement par l'employeur.

• 1020

Comme l'expliquait tout à l'heure le D^r Mastromatteo, dans toutes les industries, il y a des occupations plus dangereuses que d'autres, du moins qui peuvent comporter certains dangers, surtout pour les autres. Dans ces cas, l'employeur et le service de santé au travail ont pu déterminer certains critères. Nous croyons qu'il est tout à fait normal et logique que les choses se fassent exactement de la même façon dans ce cas-ci.

Il faut reconnaître que dans le passé, les chemins de fer ont peut-être été un peu négligents à cet égard. Pour corriger cette négligence, il n'est pas suffisant d'adopter une loi qui, encore une fois, dira aux patients: Il n'est pas sûr que votre médecin va garder confidentiel ce que vous allez lui dire, parce qu'il peut être obligé de vous dénoncer au Bureau des véhicules automobiles, au ministère des Transports, au CNR ou au CPR. Finalement, cela n'aura plus aucun sens. Le médecin ne voudra même pas collaborer. On sait comment nos médecins réagissent. On sait que dans la pratique, le médecin, qui est un professionnel, doit user de jugement. On sait qu'à un moment donné il va dire: Écoute, c'est des chinoiseries, tout cela. Je ne travaille pas pour le gouvernement. Je sais que mon patient a besoin de soins et je vais le lui dire. Ce patient-là, je vais lui dire que son devoir, c'est d'aller voir le médecin au travail et de régler ce problème-là avec lui. Ce sont eux qui savent quelles sont les exigences de l'emploi et quels sont les problèmes médicaux qui peuvent avoir un effet sur le rendement de l'employé. C'est pour ces raisons-là qu'on est tout à fait contre les dispositions de ce projet de loi.

The Chairman: The question as I understood it was that, because of what you said in your brief and the other reasons and the confidentiality, you want that section gutted. Or is there some area between that and the Aeronautics Act and having a little more mechanism like the Aeronautics Act?

Certainly Dr. Mastromatteo's interesting distinguishing of the Aeronautics Act from this bill—and I guess you are a doctor and not a lawyer—was a pretty good pleading before a court or before a committee to distinguish one way and not go another. Sitting here listening to you distinguish it, I started to think back on the old debate on the social insurance number, which was always supposed to be only used in one way, but slowly, even before the day of computers, it started to be used in many other ways, and now you cannot even get a loan at the bank, I

[Translation]

requirements for each category of individuals are also unclear. It is assumed that the doctor will be aware of them when this is not the case. First, he will not know what the conditions are and second, there is no registrar who is to be informed, since such persons are not to be granted a licence. These people work solely under the authority of their employer, their competence is recognized solely by the employer.

As Dr. Mastromatteo was explaining, in all industries there are occupations that are more dangerous than others, or at least that involve certain dangers, particularly for others. In such cases the employer and the Occupational Health Service have been able to establish certain criteria. We think that it would be quite reasonable and logical to proceed in exactly the same way in this particular case.

It must be recognized that the railways may have been somewhat remiss in this respect in the past. We cannot make up for this by passing a law which, once again, will make clear to patients that whatever you tell your doctor will not necessarily remain confidential since he may be required to denounce you to the Motor Vehicles Registration Office, the Ministry of Transport, the CNR or CPR. It would make no sense at all, doctors would be unwilling to co-operate. We know what the reaction of our doctors would be. As professionals, physicians must exercise their judgement in their practice. At one point or another, they will refuse to go along with all this red tape, they do not work for the government. They know that the patient may require certain treatment and will say so. They will tell the patient to see the occupational health doctor and settle the problem with him. These are the doctors who are aware of the employment requirements and the medical problems that may have an effect on the employee's performance. That is why we are completely against the provisions of the bill.

Le président: Si j'ai bien compris la question, compte tenu de la position présentée dans votre mémoire et le caractère confidentiel des renseignements, vous voulez enlever cet article. Serait-il possible de trouver un compromis en s'inspirant de la Loi sur l'aéronautique?

Le docteur Mastromatteo a fait une distinction intéressante entre ce projet de loi et la Loi sur l'aéronautique. Évidemment vous êtes médecin et pas avocat. Son argument était assez probant. Tout cela m'a rappelé l'ancien débat concernant le numéro d'assurance sociale qui ne devait servir qu'à un seul usage mais, peu à peu, même avant le début de l'informatique, il a été récupéré pour d'autres utilisations et maintenant on ne peut même pas obtenir un emprunt à la banque sans le donner. Moi je ne peux pas obtenir de prêt de toute

[Texte]

guess, without it. I cannot get a loan anyway, but if you go then you have to have a SIN number. It started from sort of a sacred trust and went into many areas.

I sort of gathered while I was listening to Dr. Mastromatteo's interesting dissection and distinguishing of the Aeronautics Act that the medical profession perhaps feels that you went that far in the Aeronautics Act, sort of reluctantly, as I remember it, when you came before the committee, and yet that is as far as you want to go. Anything else opens up this whole area of patient-doctor confidentiality, and you do not think the public interest has any part between gutting it and trying to have some compromise in between.

Dr. Mastromatteo: I will respond to that in this way. I think there is an existing mechanism in which there are chief medical officers of the major railway companies and they have as their obligation the interest of the workers. They are in a position not only to know what the requirements are to ensure public safety, because they are on the job and can see it, but they also have another advantage, which I did not mention before, that when individuals have some health impairment they can also assist in the rehabilitation and the correction of the individual to full duties with that particular job.

So I think it is important to have someone on site and to assure the workers that their confidentiality is being respected, that all the employer gets is information as to whether the worker is fit to work or not fit to work, and that no other information is given to the employer. If you observe that kind of confidentiality, then I think the workers will come to respect that.

I know that there is a perceived conflict of interest in that the company physician is paid by the employer and some will say that because of that there is a perception of conflict of interest. But I think that is a better way to go than to set up what I heard: 40,000 people who might be eligible to set up a licensing mechanism and a separate licensing board.

To me, too, it seems in a way a bit unfortunate that individuals have to have a licence to do their job. It would be better, to me, to ask the chief medical officer of health if he could set the standards, carry out the examinations, and then just tell the employer "Fitness" or "Unfitness".

• 1025

The Chairman: Fine. I will not debate it.

Mr. Robichaud, that was a long answer to your question, but that is what I understood your question was.

Mr. Robichaud: That was the answer that was given to me, too.

[Traduction]

façon, mais si vous voulez en avoir, vous devez donner votre numéro d'assurance sociale. Au départ, c'était quelque chose de très confidentiel mais ensuite il est devenu d'un usage courant.

En écoutant les distinctions très subtiles du docteur Mastromatteo concernant la Loi sur l'aéronautique, j'ai l'impression que la profession médicale estime maintenant qu'elle s'est peut-être trop engagée dans les cas de la Loi sur l'aéronautique, je me rappelle que vous avez comparu avec certaines réticences devant le comité, et que maintenant vous ne voulez pas aller plus loin. Vous préférez éviter toute question qui remet en cause le secret professionnel entre le médecin et le malade et vous voulez simplement supprimer cet article sans chercher de compromis dans l'intérêt public.

M. Mastromatteo: En réponse, je vous dirais qu'il existe déjà des mécanismes. Les principales compagnies de chemin de fer ont leurs médecins-chefs qui doivent s'occuper des intérêts des travailleurs. Ils savent non seulement quelles sont les exigences pour assurer la sécurité du public mais ils ont un avantage supplémentaire que j'ai oublié de mentionner, c'est-à-dire qu'ils peuvent aussi s'occuper de la rééducation professionnelle des employés qui en ont besoin.

J'estime qu'il est important d'avoir quelqu'un sur place qui peut garantir le caractère confidentiel des renseignements; ainsi l'employeur reçoit uniquement des renseignements concernant l'aptitude au travail et rien d'autre. Je pense que les employés respecteront ce principe.

Je sais que certains voient un conflit d'intérêts puisque le médecin de la compagnie est payé par l'employeur. Mais je pense que cette solution est de loin préférable à celle que j'ai entendu proposer, c'est-à-dire 40,000 personnes qui pourraient délivrer des permis et créer un organisme à cet effet.

Comme vous, je pense qu'il est un peu regrettable qu'on doive accréditer les employés pour qu'ils puissent faire leur travail. À mon avis, il vaudrait mieux demander au médecin-chef d'établir des normes, de faire passer des examens et ensuite désigner les employés à l'employeur comme aptes ou inaptes.

Le président: Très bien. Je ne conteste pas votre point de vue.

Monsieur Robichaud, la réponse à votre question a été longue, mais j'ai répété votre question comme je l'ai entendue.

M. Robichaud: J'ai reçu la même réponse aussi.

[Text]

The Chairman: Then I thought he started to come around. I thought some of his answer was exploring some areas in between gutting and/or having some type of registrar or doctors in between. But I gather that was not the case.

Dr. Da Sylva: I think in our brief we have suggested what Dr. Mastromatteo just suggested, that the mechanism for doing that would be better under another system and would be not only more acceptable to us, but more efficient. Right now the legislation has not even provided for the regular examination of these designated employees. It does not recognize that these people, if they are to meet certain requirements, may be required to be examined on a regular basis to make sure they do not have hypertension or high blood sugar. A person may go on for years without seeing his own physician if he does not feel ill. Certain conditions could develop in him, and if they are not picked up, they could be a hazard to his safe operation.

The legislation does not recognize this. It relies on the off chance that this individual might consult his physician and that the physician might realize that this is a designated position, that he might realize this condition is a hazard or not a hazard, and that he might decide to comply, or he might even know about it.

So the legislation, first of all, ignores the need for individuals to be regularly monitored from a health point of view in certain key positions, and then it swings around opposite and says that any time these people are seen by a physician they should be reported. We think it is just the wrong way to go. It is going at it from the wrong direction. Dr. Mastromatteo, who is a world-recognized expert in occupational health, will tell you that this functions well in industry. The system functions well.

Mr. Taylor: There are two points I would like to pursue, and one is this matter of confidentiality. I do not think anybody wants to interfere with that, but I am going to be the devil's advocate for a moment or so.

In connection with motor vehicle examinations, before you can drive a truck or a car in the province of Alberta—and I think it is the same in every other province—you have to be medically fit. You have to have a medical examination. That medical information is normally given to the driver, and it is also given to the Motor Vehicle Branch.

Now, if I want to drive a truck and I am refused that job, I want to know why. The Motor Vehicle Branch simply tells the trucking firm that the man is medically unfit, or they may say that his eyesight is not sufficient or his hearing is not good enough. The confidentiality comes back to the employer one way or the other. The employee knows it and his employer knows it.

Now, is there some difference in the confidentiality going directly rather than around this merry-go-round? The employer gets that information. Before he puts a man

[Translation]

Le président: J'avais l'impression qu'on était prêt à faire certaines concessions, une formule intermédiaire avec peut-être un bureau de l'enregistrement ou la participation des médecins. Mais apparemment, je me suis trompé.

Dr Da Sylva: Nous disons dans notre mémoire, comme le Dr Mastromatteo vient de faire remarquer, qu'il existe déjà des mécanismes mieux adaptés à cette fonction, non seulement plus acceptables pour nous mais plus efficaces. À l'heure actuelle, la loi ne prévoit même pas l'examen régulier des employés occupant un poste classifié. Elle ne prévoit pas que pour satisfaire certaines exigences, ces employés devront peut-être subir des examens réguliers pour dépister l'hypertension ou l'hyperglycémie. Il pourrait se passer des années sans qu'une personne consulte son médecin en l'absence de symptômes particuliers. Certains troubles pourraient passer inaperçus et menacer la sécurité au travail.

Le projet de loi n'en tient pas compte. Il part du principe que la personne pourrait consulter son médecin et que celui-ci pourrait se rendre compte que son patient occupe un poste classifié et que son état de santé risque de présenter un danger, le médecin n'étant pas forcément au courant de tout cela ni de son obligation juridique.

Ainsi, la loi ne tient pas compte du besoin d'un contrôle médical régulier pour les personnes qui occupent certains postes clés, mais en même temps elle exige que chaque fois que ces personnes consultent un médecin, les résultats doivent en être communiqués. Nous pensons que c'est la mauvaise façon de procéder, on aborde le problème sous le mauvais angle. Le Dr Mastromatteo, qui est un expert mondial dans le domaine de la santé professionnelle, vous dira que ce système marche bien dans l'industrie. Le système fonctionne bien.

M. Taylor: Je voudrais aborder deux sujets, y compris le secret professionnel. Personne ne veut s'en mêler mais je voudrais me faire l'avocat du diable.

Afin de pouvoir conduire un camion ou une voiture en Alberta, et sans doute dans les autres provinces, il faut être en bonne santé, il faut passer un examen médical. Les résultats de cet examen sont normalement communiqués aux candidats et aussi à la direction des véhicules automobiles.

Or, si je veux conduire un camion et qu'on me refuse l'emploi, je veux savoir la raison. La direction des véhicules automobiles informe simplement l'entreprise de camionnage que le candidat est inapte pour des raisons de santé ou que sa vue ou son ouïe ne sont pas assez bonnes. Ainsi, les renseignements confidentiels sont communiqués d'une façon ou d'une autre à l'employeur, l'employeur et l'employé sont tous les deux au courant.

À votre avis, existe-t-il une différence entre la communication directe et indirecte de ces renseignements? L'employeur finit par les obtenir. Avant

[Texte]

behind an eight-wheeler who is going to drive across this country, he wants to know that the man's eyesight is going to be sufficient, that his heart is okay and so on. The doctor examines him and writes the report, and that report is given to the Motor Vehicle Branch. Sometimes it is given right to the person on the spot, but it is always given to the Motor Vehicle Branch. Now, what is the difference in confidentiality if it goes around the merry-go-round or if it is given directly to the employee?

Dr. Roberts: Thank you very much, sir, for your question. Again, I will have Dr. Da Sylva address it briefly and succinctly.

Dr. Da Sylva: With respect to motor vehicles, Mr. Chairman, the licence to drive a vehicle is granted by the licensing body, not by the employer. If an individual is asked to submit to a medical examination, as he may be for certain licences, the physician will fill out the form and will decide whether or not the person is fit and will report to the medical director of the licensing agency.

• 1030

That information should never have reached the employer, because it is confidential information. It has nothing to do with the employer; it is the licensing that is at stake. If the person is fit to be licensed, he is fit to be licensed. If he is not, he is not, and that information should never go to the employer or to anyone else.

Dr. Roberts: Mr. Chairman, would you permit 30 seconds from Dr. Mastromatteo on the same question?

The Chairman: Certainly.

Dr. Mastromatteo: I really think Dr. Da Sylva has taken the point I was going to make, that what the licensing authority passes on to the employer is his fitness or unfitness to drive, but it does not pass on medical information such as this person has AIDS or this person has syphilis. That is restricted confidential information. It only passes on fitness to drive.

Mr. Taylor: What about eyesight? The results of the eye test is given, whether it is 20/20 or 20/10, or whatever it is; that is put right on the form.

Dr. Mastromatteo: If it is put on the form it should only be conveyed to a third party with informed consent. If it is done without informed consent, it is against the medical acts of most provinces.

Mr. Taylor: I still have a problem, because the employer who wants to hire this man has to know why. The Motor Vehicle Branch has to give a reason. He cannot say he just refuses to license. There has to be a reason, and surely the driver himself is entitled to know why he cannot get that licence, and so the confidentiality

[Traduction]

d'embaucher quelqu'un pour conduire un poids lourd à travers le Canada, il veut être rassuré au sujet de la vue de son employé éventuel, l'état de son coeur etc. Après l'examen médical, le médecin envoie un rapport à la direction des véhicules automobiles. Parfois c'est le candidat lui-même qui le reçoit sur place, mais il est toujours envoyé à la direction des véhicules automobiles. Quelle est la différence entre cette méthode indirecte et le fait de donner ces renseignements directement à l'employé?

M. Roberts: Je vous remercie de votre question, monsieur. Je vais demander encore une fois au docteur Da Sylva de vous donner une réponse concise.

Dr Da Sylva: Pour ce qui est des véhicules automobiles, monsieur le président, le permis de conduire est délivré par un organisme habilité, pas par l'employeur. Si quelqu'un doit subir un examen médical, comme on l'exige parfois pour certains permis, le médecin remplit le formulaire en décidant si la personne répond aux critères, et il envoie ce document au directeur médical de l'organisme chargé de délivrer le permis.

Ce sont des renseignements qui ne doivent jamais parvenir jusqu'à l'employeur, ce sont des renseignements confidentiels. Et ils n'ont rien à voir avec l'employeur, il s'agit simplement d'obtenir un permis. Si la personne répond aux critères établis pour le permis, elle doit l'avoir. Sinon, elle ne l'a pas, mais les renseignements ne doivent jamais être communiqués, ni à l'employeur ni à d'autres.

M. Roberts: Monsieur le président, le D^r Mastromatteo pourrait-il prendre 30 secondes pour développer cette réponse ?

Le président: Certainement.

M. Mastromatteo: Le D^r Da Sylva a dit ce que j'avais l'intention de dire: ce que l'organisme est chargé de délivrer les permis fait connaître à l'employeur, c'est l'aptitude ou l'inaptitude à conduire mais pas des renseignements médicaux sur le SIDA ou la syphilis chez telle ou telle personne. Ce sont des renseignements confidentiels. Donc cela porte uniquement sur l'aptitude à conduire.

M. Taylor: Et la vue ? On donne les résultats de l'examen de la vue, que ce soit 20/20 ou 20/10, c'est consigné sur le formulaire.

M. Mastromatteo: Si les résultats sont inscrits sur le formulaire, on peut divulguer ce document à un tiers, seulement avec le consentement de l'intéressé. Sans cela, on enfreint la loi dans la plupart des provinces.

M. Taylor: J'ai du mal à comprendre. L'employeur qui veut embaucher quelqu'un doit savoir les raisons du refus. La direction des véhicules automobiles doit donner une raison; ça ne peut pas être un refus non motivé. Et le candidat a tout de même le droit de savoir pourquoi on lui refuse un permis, le caractère confidentiel concerne le

[Text]

is between the doctor and the driver, but the driver can then use that information as he sees fit. It is his business, it is his body.

The Chairman: Just to clarify without getting totally confused here, the driver will know what the result of the exam is.

Dr. Mastromatteo: Yes, I agree completely. The driver or the individual examined should know he has failed and the reasons for failing.

The Chairman: That he is blind and deaf.

Dr. Mastromatteo: They should not withhold medical information from the examining physician and the worker. That worker or person has every right to appeal on the basis of due process, and he may appeal. When he does appeal, though, he may open up the whole issue of revealing medical information about himself.

Mr. Taylor: I know scores of cases, in which the employer knows why he has to fire a man, or why he cannot rehire him because of a medical report. The employer has to answer to that driver too.

The Chairman: He does not have the medical report. That is what the evidence is, and that is what the ethics are, and that is what applies.

Mr. Taylor: Well, I do not know. I think you had better check the Motor Vehicle Branches across the country, because the employers are getting this information one way or the other.

The Chairman: Let us speed this up, fellows, we have two more witnesses here.

Mr. Taylor: Yes. The second point I want to come to is the wide public interest. We recently had a case in Calgary in which a lawyer suggested to his client that he should not tell where the bodies of his children, whom he had murdered, were. This later came out in court, and there is a real public reaction that the public interest should have overtaken the confidentiality between the lawyer and his client.

Now, if a medical man is examining a locomotive operator, and he notes some condition with which he should not be in charge of a locomotive, is there not a wide public interest that this information should be given to the employer?

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: Just a minute, Mr. Benjamin. Let the witnesses answer the question now. Come on now. We will run this in a proper way.

Dr. Roberts: Mr. Chairman, I think this has already been addressed. But again I will ask Dr. Ernest Mastromatteo in a 30-second response.

Dr. Mastromatteo: The employer of the locomotive operator should only be told whether the worker is fit or

[Translation]

médecin et le conducteur, mais le conducteur peut utiliser ces renseignements comme bon lui semble. Après tout, c'est son affaire.

Le président: Je voudrais simplement ajouter une précision pour empêcher la confusion la plus totale. Le conducteur connaîtra le résultat de l'examen.

M. Mastromatteo: Oui, je suis tout à fait d'accord. Le conducteur ou le candidat devra connaître les raisons de son échec.

Le président: Parce qu'il est sourd et aveugle.

M. Mastromatteo: Il ne doivent pas refuser de donner des renseignements médicaux au médecin traitant et à l'employé. L'employé a le droit d'interjeter appel mais quand il le fait, il risque de soulever tout le problème de la communication de renseignements médicaux le concernant.

M. Taylor: Je connais des douzaines de cas où l'employeur sait pourquoi il doit congédier un employé ou pourquoi il ne peut pas le réembaucher après un rapport médical. L'employeur doit donner des réponses au conducteur aussi.

Le président: Il n'a pas le rapport médical. Le code d'éthique est clair.

M. Taylor: Et bien, je ne sais pas. Je pense que vous feriez bien de contacter les directions de véhicules automobiles dans les différentes provinces canadiennes parce que les employeurs reçoivent ces renseignements d'une façon ou d'une autre.

Le président: Dépêchons-nous, les gars, il nous reste encore deux témoins.

M. Taylor: Oui. Le deuxième point que je voulais aborder concerne l'intérêt public. À Calgary il y a eu récemment une cause où l'avocat disait à son client qu'il ne devrait pas révéler où se trouvaient le corps de ses enfants, qu'il avait tués. On a découvert cela lors du procès et il y a beaucoup de gens qui estiment que l'intérêt public aurait dû l'emporter sur le caractère confidentiel des rapports entre le client et son avocat.

Or, si un médecin examine un conducteur de locomotive et qu'il constate que celui-ci n'est pas en état de faire son travail, l'intérêt public ne justifie-t-il pas que cette information soit communiquée à l'employeur ?

M. Benjamin: Non.

Le président: Un instant, monsieur Benjamin. Qu'on permette aux témoins de répondre. Il faut respecter les règles.

M. Roberts: Monsieur le président, je crois que nous avons déjà répondu à la question. Mais je vais demander au D^r Ernest Mastromatteo de prendre 30 secondes pour répéter la réponse.

M. Mastromatteo: Le seul renseignement qu'il faut communiquer à l'employeur d'un conducteur de

[Texte]

not. The employer does not need any medical information, and in fact is barred by law from having it, and it distresses me to hear you cite cases of employers having medical documents.

Mr. Taylor: Is that information given to the employer?

Dr. Mastromatteo: Only regarding the fitness to operate equipment in the interest of public safety.

Mr. Taylor: So you would not object to this clause if it said that the information given to the employer was whether he was fit or not. Would it then be satisfactory?

Dr. Mastromatteo: The decision about fitness or non-fitness is a public decision. You are telling the employer he is fit or unfit, but you do not give privileged medical information with that information.

Mr. Taylor: No, but you are prepared to give to the employer the information whether he is fit or he is not fit.

Dr. Mastromatteo: That is right.

Mr. Taylor: So if this was amended in that way you would have no objection.

Dr. Mastromatteo: That is right.

• 1035

Mr. Robichaud: I have a supplementary to Mr. Taylor's question. If we were to use the word "fit" or "unfit", this would mean that first of all we would have to establish a list of designated positions and then the criteria for each of those positions. Only then would you be able to say "fit" or "unfit".

Mr. Taylor: I am talking about a driver operating a locomotive. That is a designated. Normand said they would give the information that he was fit or not fit. That is the point I wanted to make clear.

The Chairman: You had better clear this up, because we will be arguing this in clause by clause unless you do.

Dr. Da Sylva: There may be some misunderstanding. I do not think we said that we would agree if there were some amendment to this. What we said is the whole structure proposed in this legislation is contrary to good practice of medicine and contrary to what we think would be the ultimate result you are trying to achieve.

The attending physician has no business being involved because he does not know. He does not have the information and he does not have the background. He can only tell the employee that he has a condition for which he should see the occupational health physician. Then the occupational health physician will determine if the patient is fit or unfit. That is what goes to the employer: that his employee, as determined by the occupational health department—

[Traduction]

locomotive concerne son aptitude ou son inaptitude au travail. L'employeur n'a pas besoin d'informations médicales et, en fait, la loi interdit que ces renseignements soient divulgués. Et cela me perturbe d'apprendre par vous que certains employeurs reçoivent des dossiers médicaux.

M. Taylor: Cette information est-elle communiquée à l'employeur ?

M. Mastromatteo: Seulement son aptitude à faire fonctionner une machine en toute sécurité.

M. Taylor: Vous ne seriez donc pas opposé à cet article s'il précisait que l'employeur doit savoir si l'employé est apte ou non. Accepteriez-vous cela ?

M. Mastromatteo: C'est aux pouvoirs publics de prendre cette décision concernant l'aptitude ou l'inaptitude. Il s'agit simplement de communiquer cette information à l'employeur sans lui donner des renseignements médicaux confidentiels.

M. Taylor: Mais vous êtes disposé à faire savoir à l'employeur si l'employé est apte ou inapte au travail.

M. Mastromatteo: C'est exact.

M. Taylor: Si l'article était modifié dans ce sens vous n'y verriez pas d'inconvénient.

M. Mastromatteo: Exactement.

M. Robichaud: Ma question fait suite à celle de M. Taylor. Pour utiliser les termes «apte» et «inapte», il faudrait d'abord établir une liste des postes désignés ainsi que les critères reliés à chacun de ces postes. Autrement, ces termes ne nous seraient d'aucun secours.

M. Taylor: Prenons le conducteur de locomotive. C'est un poste désigné. Normand a indiqué que l'information serait que la personne est apte ou inapte. Je voulais préciser ce point.

Le président: Vous feriez bien de le préciser, parce que nous risquons d'y revenir au moment de l'étude article par article.

Dr Da Sylva: Il y a peut-être un malentendu. Je ne sais pas si nous avons été d'accord pour accepter simplement un amendement à ces dispositions. Nous avons dit que toute la structure proposée dans le projet de loi est contraire à une pratique correcte de la médecine et va à l'encontre de l'objectif visé.

Le médecin traitant ne doit pas être impliqué parce qu'il n'a pas l'information voulue. Il n'a pas l'information ni le contexte. Il ne peut qu'aviser l'employé que son état requiert qu'il voie un médecin du travail. C'est à ce dernier de juger si l'employé ou le patient est apte ou inapte au travail. C'est cette information qui doit être communiquée à l'employeur, le fait que l'employé, de l'avis du service de la médecine du travail. . .

[Text]

The Chairman: So if there were an amendment in this clause, it would relate to the occupational health officer, as to fit and unfit, with his experience and knowledge of the criteria that are necessary for the job.

Dr. Da Sylva: Correct, Mr. Chairman.

The Chairman: I am glad Mr. Taylor finally developed that and that Mr. Robichaud came in to clarify it. If you did not have it that way in the bill, what were you going to suggest? In effect, if the attending physician is not going to get involved, as it is drawn, are you going to have to hire an awful lot more medical examiners or health occupational doctors for the railway?

You would not call it a compromise, but I can see that a similar purpose could be achieved, without violating confidentiality, by pinpointing and focusing on the occupational health officer of the railway. He knows the system, he knows the criteria. He tells the person whether he is fit or unfit. That part goes to the employer, and that is all.

Mr. Robichaud: Then they would be completely out of the picture, would they not?

The Chairman: That is right. The attending physician tells them to go to the occupational health officer; he suggests it. However, he does not write a report and he does not give the results of an examination to the occupational health officer. That finding stays between the doctor and the patient.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just have two points. As I understand it, the established system has been in place for many years. I am assuming that the chief medical officers of CN and CP and the other railroads are also members of the CMA. I believe your organization meets with them frequently and has probably met with them over this legislation.

I believe, as the system exists now, the chief medical officer for each railway appoints physicians in numerous locations across Canada as so-called CPR doctors, CNR doctors. I believe the health and welfare plan that is in the collective agreement allows any employee and any member of his family to go to that doctor. The doctor is paid on a fee-for-service basis, a retainer. He reports to the chief medical officer as to whether or not the employee is fit or unfit for duty. The chief medical officer can take it from there. Is that not the way the system works now? There are probably a few thousand doctors across Canada who are already examining railway employees.

• 1040

Dr. Roberts: Mr. Chairman, Dr. Mastromatteo will address that.

Dr. Mastromatteo: I do not know the numbers of doctors who are, but there are regional and district physicians employed by the major railway companies who

[Translation]

Le président: Donc, s'il devait y avoir un amendement à cet article, il devrait porter sur le médecin du travail et le fait que c'est son expérience et sa connaissance des critères du poste qui lui permettent de juger si l'employé est apte ou inapte.

Dr Da Sylva: Précisément, monsieur le président.

Le président: Je suis heureux que M. Taylor, avec l'aide de M. Robichaud, vous ait fait développer davantage ce point. Quelle était l'alternative? Si le médecin traitant ne devait pas s'impliquer, de la façon dont le projet de loi était rédigé, fallait-il embaucher une armée de nouveaux médecins du travail pour les sociétés de chemin de fer?

Vous ne voulez peut-être pas parler de compromis, mais il me semble que le même but est atteint ici, tout en respectant le principe de la confidentialité, en mettant l'accent sur le médecin du travail de la société de chemin de fer. Il connaît le système et il connaît les critères du poste. Il peut dire à la personne s'il est apte ou inapte. Et l'information communiquée à l'employeur se borne là.

M. Robichaud: À ce moment-là, le médecin traitant n'est pas du tout impliqué, n'est-ce pas?

Le président: En effet. Le médecin traitant avise la personne qu'elle doit voir le médecin du travail. Il n'a pas à préparer de rapport ou à livrer les résultats de son examen au médecin du travail. Les résultats de son examen ne sont connus que de lui et de son patient.

M. Benjamin: J'aurais encore deux questions sur le même sujet, monsieur le président. Si je comprends bien, le système actuel est en place depuis des années. Je suppose que les médecins-chefs du CN, du CP et des autres sociétés de chemin de fer font également partie de l'AMC. Votre association doit avoir des contacts fréquents avec eux et elle a dû les consulter au sujet de ce projet de loi.

De la façon dont le système actuel fonctionne, le médecin-chef de chaque compagnie ferroviaire nomme des médecins dans certaines villes du Canada, les fameux médecins du CP et du CN. Sauf erreur également, le régime de santé établi dans la convention collective permet aux employés et aux membres de leur famille de consulter ces médecins. Les médecins sont payés à l'acte et ils avisent les médecins en chef de l'aptitude ou de l'inaptitude des employés au travail. Les médecins en chef s'occupent du reste. C'est bien la façon dont le système fonctionne actuellement? Il y a probablement des milliers de médecins au Canada qui examinent régulièrement les employés des chemins de fer.

M. Roberts: Le D^r Mastromatteo va répondre à cette question, monsieur le président.

M. Mastromatteo: Je ne sais pas quel est leur nombre exactement, mais il y a effectivement des médecins de région et de district à l'emploi des grandes sociétés de

[Texte]

carry out this function now. It does not devolve entirely on one physician; there is a coterie doing this by region.

The Chairman: Dr. Da Sylva, do you want to add to that?

Dr. Da Sylva: I realize this may be confusing. Perhaps members of the committee are not entirely familiar with what is going on.

We are talking about two different levels of health care here. We are talking about the level of health care both you and I are familiar with; that is, when you feel sick you go to your physician, etc.

Then, within most industries, there is a system to assure that employees are protected from harm in their jobs, they are fit to do their jobs, they are not exposed to any particular hazard, and they are safe for the other employees. That is a different system. That is not the system a person will call upon if he feels ill. If he feels ill, he goes to see his family physician.

The other physician is only involved in assessing the person's ability to do the job when he is first hired or when he has a problem on the job, or as a matter of monitoring his condition because he is in a particularly hazardous situation. The company physician, as you referred to him, is not looking after this fellow's family, and he is presumably not looking after his ingrown toenails, his flus, or his pneumonias.

Mr. Benjamin: However, both currently apply in the system. The medical officer of the railway in any given location also examines that employee as to whether he is fit or unfit for duty, in addition to providing the general level of health care.

I am asking whether it would be the position of the CMA that the present system is the one that should be used, that a doctor designated by the chief medical officer of the railway should be the one who examines the employee as to whether he is fit or unfit for duty, rather than bringing in all these criteria, licensing, and everything else that, as you pointed out, are really not exact.

Dr. Da Sylva: There may be situations I am not aware of in some remote areas where one physician assumes both roles. Dr. Mastromatteo may correct me on this. Generally that is not the rule. The family physician is not the same physician who looks after the employee in the work setting.

The Chairman: In the CMA's position, what is the onus on the attending physician, having examined Henry, having found out he did not have an ingrown toenail but

[Traduction]

chemin de fer qui jouent ce rôle à l'heure actuelle. Il n'y a pas nécessairement qu'un seul médecin par localité; il peut y avoir un groupe de médecins qui remplissent cette tâche.

Le président: Vous voulez ajouter quelque chose, monsieur Da Sylva?

Dr Da Sylva: Je sais que la situation peut paraître confuse. Je ne sais pas si les membres du Comité la connaissent bien.

Nous parlons ici de deux services de santé différents. Il y a d'abord le service de santé avec lequel vous et moi sommes plus familiers, c'est celui que nous assure notre médecin personnel lorsque nous sommes malades.

Il y a un autre service de santé, à l'intérieur de la plupart des industries, qui veille à ce que les employés soient protégés contre tout danger inhérent à l'exercice de leur profession et qu'ils soient aptes à accomplir leur travail, qu'ils ne soient pas exposés à des risques particuliers et ne mettent pas en péril leurs collègues de travail. C'est un service totalement distinct. Ce n'est pas le service que les personnes reçoivent habituellement lorsqu'elles sont malades. A ce moment-là, elles vont voir leur médecin de famille.

L'autre médecin n'intervient que pour évaluer les aptitudes de la personne lorsqu'elle est embauchée ou lorsque la personne éprouve un problème au travail ou encore lorsque l'état de la personne exige une surveillance particulière du fait qu'elle est exposée à certains dangers. Le médecin de la société de chemin de fer, comme vous l'appellez, ne s'occupe pas des membres de la famille de l'employé; il ne soigne probablement pas non plus les ongles incarnés, les gripes ou les pneumonies de l'employé.

M. Benjamin: Les deux services se recoupent cependant. Le médecin de la société peut être appelé à juger si un employé est apte ou inapte au travail et en même temps être appelé à lui assurer les services habituels de santé.

Je voudrais savoir si la position de l'AMC est que le système actuel doit être utilisé et que le médecin désigné par le médecin-chef de la société de chemin de fer est celui qui doit examiner l'employé afin de savoir s'il est apte ou inapte au travail, par opposition au système proposé qui fait appel à un tas de critères et de conditions qui, comme vous l'avez souligné, ne sont vraiment pas fiables.

Dr Da Sylva: Il peut y avoir des cas dans des régions isolées où un médecin est appelé à jouer les deux rôles. Le Dr Mastromatteo peut me reprendre si je me trompe. De façon générale, cependant, le médecin de famille n'est pas le même que le médecin du travail.

Le président: De l'avis de l'AMC, quelle est l'obligation du médecin traitant, qui, après avoir examiné un employé, s'aperçoit que le problème n'est pas un ongle

[Text]

something that was going to affect the locomotive, to get him to go to the physician within the railway?

There is the problem. What you are suggesting, as I see it, is that there is not any onus because poor Henry fears that if he is examined by the authority in the railway, he is going to lose his job. How do you address that?

This bill, as it is currently drawn, violates succinctly the confidentiality code by sending the reports of attending physicians to the company doctor, in effect. How do you get the employee to go to the company doctor unless we do something? This is what Mr. Taylor was getting at.

Dr. Da Sylva: There may not be a foolproof mechanism. We are dealing with situations here that may not be covered by legislation. There are lots of situations not covered by legislation.

For instance, right now there is no mechanism for identifying many of the people involved in positions of responsibility to force them to do anything. We think what we are proposing is much better than the legislation. We are proposing this be developed within the occupational health system, that the onus be on the employee, under penalty of severe punishment, to report any visit to his physician where a question of that nature is raised. We say it can work, whereas the others will not. We say it is the responsibility of the individual to report.

• 1045

The Chairman: Mr. Robichaud and Mr. Taylor, I can tell you the way we are going right now, we are going to have real trouble when we come to clause by clause in trying to find out what should be in the bill, because there is a little confusion here. Just there, Dr. Da Sylva, when you mentioned the severe penalty for not reporting what the attending physician... are you suggesting the company physician or the attending physician?

Dr. Da Sylva: No, if the employee who saw his family physician was told by his family physician that he has a serious condition and is told that he should report, and if he does not do so, this should be a serious offence on the part of the employee for not reporting, just as it is a serious offence on the part of a pilot not to report himself ill when he is ill. There is no mechanism that can cover everything. However, we tell pilots they are bound not to fly, if they do not feel well, under penalty of being dismissed eventually.

Dr. Roberts: Mr. Chairman, may Dr. Mastromatteo have a word on that subject?

Dr. Mastromatteo: I think I would just reiterate, for my own information, anyway, that we need to define the jobs that have to be covered. We need to define the guidelines that determine medical fitness or unfitness. We need to define a frequency of examination by the occupational health physician. Then, if the family physician should see a patient outside that system and find a gross error of

[Translation]

incarné, mais un état qui risque d'influencer sa maîtrise de la locomotive, moyennant quoi il doit l'amener à consulter le médecin du chemin de fer?

Si je vous ai bien compris, selon vous, il n'y a pas d'obligation parce que le pauvre employé craint de perdre son emploi s'il consulte le représentant du chemin de fer. Comment pouvons-nous régler ce problème?

Si ce projet de loi, dans sa forme actuelle, viole la règle du secret prévue dans le code d'éthique en obligeant le médecin traitant à faire rapport au médecin du travail, comment pouvons-nous faire en sorte que les employés voient les médecins au service des sociétés? Voilà ce que M. Taylor veut savoir.

Dr Da Sylva: Il n'y a pas de système à toute épreuve. Il y a bien des situations qui ne sont pas couvertes par la loi.

Par exemple, il n'y a pas actuellement de mécanisme permettant d'identifier tous ceux qui ont des responsabilités pour les forcer à agir. Nous pensons que notre solution est de beaucoup préférable au projet de loi. Nous faisons intervenir la médecine du travail et nous obligeons l'employé, sous peine de sanction sévère, à signaler toute visite à son médecin concernant un problème du genre de celui qui a été discuté. Nous estimons que c'est le seul système qui peut réussir. L'intéressé doit avoir l'obligation de déclarer son état.

Le président: Monsieur Robichaud, monsieur Taylor, je peux vous dire que la situation laisse présager des problèmes lorsque nous aborderons l'étude article par article et que essaierons de trouver la bonne formule. La situation, en effet, est loin d'être claire. Par exemple, monsieur Da Sylva, vous venez de parler de sanctions sévères pour celui qui omet de signaler les conclusions du médecin traitant... Il s'agit du médecin de la société ou du médecin traitant?

Dr Da Sylva: Non, lorsque l'employé voit son médecin de famille, qu'il apprend qu'il a une maladie grave et qu'il doit la signaler, s'il ne le fait pas, il commet une faute grave, comme le pilote qui cache sa maladie. Il n'y pas de procédure universelle. Lorsqu'il s'agit des pilotes, cependant, nous disons qu'ils ne peuvent pas voler lorsqu'ils sont malades. S'ils le font, ils s'exposent à des peines allant jusqu'au licenciement.

M. Roberts: M. Mastromatteo pourrait-il ajouter quelque chose, monsieur le président?

M. Mastromatteo: Je répète qu'en ce qui me concerne, du moins, les postes en cause doivent être définis, les directives permettant de juger de l'aptitude ou l'inaptitude médicale doivent être définies. Le nombre d'examen par le médecin du travail doit être défini. Après, si le médecin de famille, consulté en dehors de l'entreprise, constate un état évident qui risque d'avoir des répercussions sur la

[Texte]

health that might impair safety, there is an obligation on the worker to report it to the occupational health system. That is still kept confidential.

The Chairman: It is an obligation, under your suggestion, that no onus—

Dr. Mastromatteo: That is the tie-in.

The Chairman: There is an obligation, you say, but no onus, really, for him to report to the company physician.

Dr. Mastromatteo: We were suggesting it is an onus. We have suggested it be an onus.

The Chairman: Do you want another short supplementary? We are going to move to the next witness very soon.

Mr. Taylor: Would you be prepared to send us a set of amendments you think would be satisfactory within the Code of Ethics?

Dr. Roberts: Yes, sir.

Mr. Taylor: Thank you. Does your Code of Ethics, in any particular instance, supersede the public interest? Is confidentiality always number one, or are there some certain cases where public interest would supersede that confidentiality?

Dr. Roberts: If you turn to page 3 in the brief, it says that an ethical physician will keep in confidence information derived from his patient, or from a colleague regarding a patient and divulge it—and here is your answer—only with the permission of the patient except when the law requires him to do so.

The Chairman: Like gunshot wounds and things like that.

Dr. Roberts: Yes.

Mr. Benjamin: Regarding the matter of testing again, as I understand it, as an amateur or layman, there is a substantial difference in the matter of tests asked for, as between alcohol on the one hand, and all other drugs on the other hand, legal or illegal. The alcohol test will prove or disprove impairment, or will it? Will any tests prove impairment? Alcohol tests—the breathalyzer or blood test—will prove that alcohol is in the blood. In the case of tests for drugs, there is no way of knowing which drug is in that person's system. It could be any one of a dozen or more groups of drugs.

Dr. Da Sylva: Testing is usually done on urine, by the way, Mr. Chairman. The urine test is designed in such a way as to be feasible and, I suppose, economical in a sense. The drugs are grouped by the test. Tests can be done for individual drugs. They would be extremely costly to do, but they can be done.

[Traduction]

sécurité, l'employé est obligé de le signaler au service de la médecine du travail. Le secret est maintenu.

Le président: Il y a donc une obligation, selon vous. . .

M. Mastromatteo: Les deux choses sont liées.

Le président: L'employé doit signaler son état au médecin de la société.

M. Mastromatteo: Nous en faisons une obligation.

Le président: Une autre brève question complémentaire? Nous devons passer à l'autre groupe de témoins très bientôt.

M. Taylor: Seriez-vous prêts à nous envoyer des amendements qui, selon vous, respecteraient votre code d'éthique?

M. Roberts: Certainement.

M. Taylor: Merci. Y a-t-il des cas où votre code d'éthique prend le pas sur l'intérêt public? Le secret professionnel vient-il toujours en premier ou y a-t-il des cas où l'intérêt public vient avant?

M. Roberts: Si vous consultez la page 3 du mémoire, vous constaterez qu'un médecin qui respecte les règles est un médecin qui ne dévoile pas l'information qui lui a été communiquée par son patient ou l'information qui lui a été communiquée par un collègue au sujet d'un patient, sauf, et c'est ce que vous voulez savoir, lorsque ce médecin a la permission du patient ou que la loi l'y oblige.

Le président: Par exemple, lorsqu'il s'agit de blessures causées par des armes à feu.

M. Roberts: Oui.

M. Benjamin: Je reviens aux tests. Si je comprends bien, et je suis profane en la matière, les tests pour l'alcool sont bien différents des tests pour toutes les autres drogues, icites ou illicites. L'alcootest sert bien à prouver l'état des facultés? Y a-t-il un test qui puisse le prouver? L'alcootest, par analyseur d'haleine ou test sanguin, permet de déterminer le taux d'alcool dans le sang. Les tests pour les autres drogues ne permettent pas d'identifier quelle drogue se trouve dans le sang de la personne. Il peut s'agir d'une drogue ou d'une combinaison de plusieurs drogues.

Dr Da Sylva: Les tests sont habituellement des analyses d'urine, monsieur le président. Les analyses d'urine sont censées être à la fois pratiques et économiques. Elles sont effectuées pour identifier un certain nombre de drogues. On pourrait les utiliser pour identifier une certaine drogue, mais elles coûteraient probablement très cher à ce moment-là.

[Text]

[Translation]

• 1050

With respect to alcohol, you measure the alcohol in the blood. The test tells you the amount of alcohol in the blood. The legislator did not try to determine what impairment was, but he said anyone who has more than a certain amount of alcohol in his blood shall be guilty of an offence. This is different from another article in the Criminal Code, which says that if you are impaired by the use of the drugs or alcohol. . . That would be a subjective decision, I suppose. The other one is objective. It does not define impairment, but says it is illegal to have more than so much alcohol in your blood.

The Chairman: I want to thank Dr. Roberts and the other doctors at the table. I hope to take Mr. Taylor's invitation very seriously to heart. You certainly pinpoint and focus, in a very professional and succinct way, on some problems in clause 35.

We would like to try to be as accommodating as we can. Having gone through with the Aeronautics Act, I can understand from the professional point of view how sacred this thing is. I do not like to keep using the word "sacred". It has been kicked around a little too much lately. It is pretty fundamental, and anything you can say will help us when we come to clause by clause right after Easter.

I hope we can see what you have, because this is obviously a very, very important clause, which we must look at very seriously in view of your evidence and that of the unions.

I want to thank you for coming today. We have taken a little extra time. I hope we resolved the confusion in the minds of the members, because I can see the debate that will come when we get to clause 35. Send us along what you have and it will be most appreciated. Thank you very much.

Colleagues, these are the first witnesses. We now have The Canadian Manufacturers' Association. Then we have other witnesses, and we are still trying to clarify this this morning.

We would like to welcome to the table Mr. Benjung, Chairman of The Canadian Manufacturers' Association's Railway Subcommittee, and Mr. Comiskey, Chief Engineer, Procor Limited.

Gentlemen, we have your brief, which was circulated to members. It is a delightfully short brief, so you can read every word of it if you want. You zero in very succinctly on the bill, and we are in your hands.

Mr. Peter Benjung (Chairman, Railway Subcommittee, National Transportation Committee, The Canadian

Pour ce qui est de l'alcool, c'est le taux d'alcool dans le sang qui est mesuré. Le test permet de déterminer quel est le taux d'alcool. Le législateur n'a pas essayé de définir en quoi consiste l'affaiblissement des facultés; il a simplement prévu que quiconque dépasse un certain taux d'alcool dans le sang est coupable d'une infraction. C'est une autre disposition du Code pénal qui établit que si quelqu'un voit ses facultés affaiblies après avoir pris de la drogue ou de l'alcool. . . à ce moment-là, il y a un jugement subjectif. Dans le premier cas, le jugement est objectif. Il n'est pas question d'affaiblissement des facultés, simplement du taux d'alcool dans le sang au-delà duquel il y a infraction.

Le président: Je remercie le D^r Roberts ainsi que les autres médecins à la table. J'espère qu'il y aura une suite à l'invitation de M. Taylor. Vous avez attiré notre attention d'une façon très professionnelle et très succincte sur les problèmes que peut causer l'article 35.

Nous essayerons de tenir compte au maximum de vos remarques. Nous avons déjà examiné la Loi sur l'aéronautique. Je sais à quel point le principe est sacré pour les professionnels. Remarquez que je n'aime pas tellement le mot «sacré». Il a été utilisé à toutes les sauces récemment. Il s'agit en tout cas d'un principe fondamental, et tout ce que vous pourrez nous suggérer nous aidera lors de l'étude article par article tout de suite après Pâques.

J'ai hâte de voir ce que vous avez à proposer puisque c'est un article très important. Nous devons en même temps essayer de tenir compte de vos remarques comme de celles des syndicats.

Je vous remercie de votre présence. Nous avons légèrement dépassé le temps prévu. J'espère cependant que nous sommes parvenus à clarifier les situations pour les membres du Comité, car je m'attends à un débat serré au moment de l'étude détaillée de l'article 35. Tout ce que vous pourrez nous envoyer sera grandement apprécié. Merci beaucoup.

Voilà donc pour notre premier groupe de témoins, chers collègues. Nous accueillons maintenant les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens. Nous avons également un autre groupe. Nous essayons de mettre de l'ordre dans tout cela.

Nous voulons souhaiter la bienvenue à M. Benjung, le président du sous-comité des chemins de fer de l'Association des manufacturiers canadiens, ainsi qu'à M. Comiskey, ingénieur en chef, Procor Limitée.

Messieurs, nous avons reçu votre mémoire et nous l'avons fait distribuer aux membres du Comité. Comme il est merveilleusement bref, vous pouvez le lire intégralement si vous le désirez. Vous allez droit au but de toute façon. Vous pouvez procéder comme vous l'entendez.

M. Peter Benjung (président, Sous-comité des chemins de fer, Comité des transports nationaux, Association des

[Texte]

Manufacturers' Association): Mr. Chairman, I think the first thing we want to state for the record is that as soon as we get home to Toronto we are going to see whether there has been a copyright infringement on the abbreviation CMA. We are most distressed to see we are the second CMA this morning.

I am Logistics Development Manager with C-I-L Inc. in Toronto, and Charlie Comiskey is also involved in the steering committee, which met during the consultative stages of the draft legislation.

This morning we would like to make a few introductory remarks. We will decline your offer to read our "brief" brief.

We would like to make some general support statements. Mr. Comiskey would then like to delve into a couple of areas of concern for us. I think we should start by saying we are not experts in running a railroad, although we welcome this opportunity to contribute to the consultative process, within our expertise.

Briefly, the CMA represents approximately 3,200 member companies, which manufacture approximately 75% of Canada's production. We represent companies of all sizes that are involved in all areas of economic activity, from basic resources to high technology.

We have essentially two agreements as an association: firstly, to provide member companies with information required to compete competitively in today's increasingly global economy; and secondly, to monitor and, when required, to make representations on policies and legislation to help create a favourable climate for manufacturing.

Our position on this legislation is rather succinct. We support it in principle with amendments to be further elaborated by Mr. Comiskey.

• 1055

Our support is based on several tenets:

1. We believe the "management by objectives" approach to safety allows those most capable of running the railroads—the railroads themselves—to establish specific operating rules and procedures.
2. Very closely related, we believe this freedom does not represent an abrogation of governmental or ministerial responsibility as a Minister or Governor in Council may prescribe guidelines and regulations as required.
3. We also think Bill C-105 complements the economic regulatory reform initiative engendered in the National Transportation Act, Bill C-18, which just came into play January 1.
4. We would certainly like to state our support for this. The legislation also allows for continued ongoing consultations among the regulators, the providers, their

[Traduction]

manufacturiers canadiens): Je voudrais d'abord dire, monsieur le président, que dès que nous rentrerons à Toronto, nous vérifierons s'il y a eu atteinte au droit d'auteur pour ce qui du sigle AMC. Nous sommes très perturbés à l'idée d'être le deuxième groupe désigné par le sigle AMC ce matin.

Je suis directeur du développement de la logistique à C-I-L Inc., à Toronto; Charlie Comiskey, ici présent, a également participé au comité directeur qui s'est réuni à l'étape de la consultation au sujet de ce projet de loi.

Nous allons faire quelques observations préliminaires ce matin, même si nous n'avons pas l'intention de lire intégralement notre bref mémoire.

Je vais me limiter à des considérations plutôt générales. M. Comiskey abordera un ou deux points particuliers qui nous préoccupent. Tout d'abord, nous ne sommes pas experts en matière de chemins de fer, mais nous nous réjouissons de pouvoir participer à la consultation pour ce qui est de notre domaine précis.

Rappelons brièvement que l'AMC représente environ 3,200 sociétés, comptant pour environ 75 p. 100 de la production canadienne. Nous avons des sociétés de toutes les tailles, engagées dans tous les secteurs de l'activité économique, des matières premières à la haute technologie.

Nous avons essentiellement deux tâches en tant qu'association: nous voulons d'abord informer nos sociétés membres afin qu'elles puissent soutenir la concurrence dans une économie qui se mondialise; deuxièmement, nous voulons au besoin aider à susciter un climat favorable au secteur de la fabrication dans le cadre des politiques et des lois proposés.

Notre position sur ce projet de loi est assez succincte. Nous sommes d'accord avec le principe des amendements que décrira tout à l'heure M. Comiskey.

Notre accord est dû à plusieurs considérations:

1. Nous croyons que «la gestion par objectifs» en matière de sécurité permet à ceux qui sont les plus compétents pour gérer les chemins de fer, c'est-à-dire les chemins de fer eux-mêmes, d'établir les règles et les façons de procéder précises.
2. Nous n'y voyons pas un abandon des responsabilités gouvernementales ou ministérielles, puisque le gouverneur en conseil ou le ministre peuvent prescrire des directives et des règlements, au besoin.
3. Nous estimons également que le projet de loi C-105 s'inscrit dans l'initiative de réforme de la réglementation économique entreprise avec le projet de loi C-18, Loi nationale sur les transports, qui vient d'entrer en vigueur le 1^{er} janvier.
4. Nous voulons certainement donner notre appui à cette démarche. La loi permet la poursuite de consultations entre les instances de réglementation, les fournisseurs de

[Text]

employees and the users of railway transportation services in Canada through the Railway Safety Consultative Committee and descriptions of relevant associations in our amended clause 4.

As I said earlier, we are not experts, and I will not get into a long-winded dissertation as to why I am not or as to how I would run the railroad but in closing my brief remarks, I would like to say we appreciate the fact that this particular piece of legislation may not be creating the amount of public discussion among shippers' groups as perhaps its earlier counterpart, Bill C-18, did. That does not take away from our commitment and our support to its basic underlying principles in Bill C-105.

The technical nature of the legislation and the fact that many shippers do not know how to run railroads is probably the reason for this. Nonetheless, as we stated in our March 1987 appearance before this same committee in support of Bill C-18, we remain committed to the principle that safety is the number-one priority in the national transportation network.

We feel this piece of legislation is key to that continued development of a safe and efficient national transportation network and to that end we give our support in general to the legislation. When I said earlier that we are not experts, perhaps I should have restricted myself to saying I am not an expert, because Mr. Comiskey can certainly bring many more credentials to this process than I do.

I understand he was involved in the consultative committee that has been meeting for the past year and drafting sections of this legislation. In his current position as chief engineer with Procor Limited, a large manufacturer of railway equipment, he has also been involved in quality control for the past 13 years. Prior to that, at Hawker Siddeley, he also had the same responsibilities. With that in mind, Mr. Comiskey, maybe you can give us your comments on some of the concerns you have with the legislation.

Mr. C. Comiskey (Chief Engineer, Procor Limited): Yes, I was going to say, Peter, that I am more expert than you said originally.

I would like to speak to you from the point of view of the CMA members who own or lease railway freight cars. This is a fair constituency because, as time goes by, more and more railway freight cars are owned and operated by people who either own the cars or lease them and who are not railroad people. I think if you studied the situation you would find that well in excess of 25% of railway freight cars are currently owned or leased by someone other than railroads. I think that figure will be 33% very soon.

We are talking about a constituency of something like 1.5 million cars and, if one-third of those are privately

[Translation]

services, leurs employés et les usagers des chemins de fer au Canada par le biais du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire et les organisations intéressées dont il est question dans notre version modifiée de l'article 4.

Comme je l'ai dit, nous ne sommes pas experts en la matière. Je ne vais donc pas m'engager dans une longue dissertation sur le fonctionnement des chemins de fer. Je vais me borner à souligner, en guise de conclusion, que même si ce projet de loi ne crée pas autant de remous que son prédécesseur, le projet de loi C-18, chez les groupes d'expéditeurs, nous continuons d'appuyer fermement les principes généraux qui le sous-tendent.

S'il n'y a pas autant de discussions publiques que lors de la première occasion, c'est peut-être dû au caractère technique du projet de loi et au fait que beaucoup d'expéditeurs ne s'y connaissent pas tellement en matière de chemins de fer. En ce qui me concerne, comme nous l'avons indiqué en mars 1987, lorsque nous avons comparu devant le Comité pour appuyer le projet de loi C-18, nous continuons d'affirmer que la sécurité doit rester la première priorité de notre réseau national de transport.

Nous estimons que ce projet de loi est essentiel à un réseau sûr et efficace, et c'est la raison pour laquelle nous lui donnons notre accord de principe. J'ai dit que nous n'étions pas experts; j'aurais dû dire que je n'étais pas expert, puisque M. Comiskey a des références beaucoup plus impressionnantes que les miennes.

Il a participé, je pense, au comité consultatif qui s'est réuni au cours de la dernière année pour rédiger certaines parties de ce projet de loi. En tant qu'ingénieur en chef de Procor Limitée, un grand fabricant de matériel de chemins de fer, il a également été associé au contrôle de la qualité au cours des treize dernières années. Il avait auparavant assumé les mêmes fonctions chez Hawker Siddeley. Vous voulez peut-être nous parler du projet de loi vu de votre perspective, monsieur Comiskey.

M. C. Comiskey (ingénieur en chef, Procor Limitée): Je voulais justement dire, Peter, que j'étais peut-être un peu plus expert que vous ne vouliez m'en donner le crédit.

Je vous parle au nom des membres de l'AMC qui sont propriétaires de wagons de chemins de fer ou qui en louent. Ces membres sont de plus en plus nombreux, parce que ceux qui possèdent ou louent des wagons de chemins de fer, sans être des chemins de fer eux-mêmes, sont de plus en plus nombreux. Si vous examinez de près la situation, vous constaterez que plus de 25 p. 100 des wagons de chemins de fer sont détenus ou loués actuellement par des intérêts autres que les chemins de fer. De fait, le chiffre devrait atteindre 33 p. 100 très bientôt.

Il doit y avoir en tout 1,5 million de wagons; si un tiers appartiennent à des intérêts privés, c'est donc un demi-

[Texte]

owned, then we are talking about something like half a million cars. So it is a considerable point that you really ought to keep in mind: there are people other than railroad people out there with so-called equipment, and you want to be able to communicate with them as well as you do with the railroads themselves.

Of the three points I want to make, two are in the brief and a third very minor point is not. The first one is about inspectors and how we delegate the authority to the inspector right out of the bill. My recommendation is that you give all the authority necessary to the Minister who in turn will delegate that authority to the inspector as he sees fit and as the situation requires. The rule filing contemplated in the bill is excellent—the method whereby the railroads are able to file rules and if there no exceptions are taken to those rules, the railroads then are allowed to implement them. That is also an excellent point.

• 1100

We want the operator of cars who is not a railroader to have reasonable access to file a complaint about these rules not only on safety grounds, but also on efficiency grounds. I would like to explain efficiency a little later.

The other one is perhaps making room for owners or leasers of railcars on this contemplated Railway Safety Consultative Committee. Those three points all come to. . . I am worried about casting in concrete here the first point about an inspector being empowered directly out of the bill; this may limit your options and operating people later.

For example, one option that may come up later is quality control for the cost efficiencies that can be gained; the whole world is going for this. Boeing, probably the leading manufacturer of airplanes in the world, is spending a great deal of effort at this moment to re-educate its whole organization to the concept of quality control.

The concept is stupidly simple. Instead of shouting at the man doing the job to do it right or be fired, you tell him you know he has a problem. It may be because of the tools or the materials or many other reasons. Invite him to describe the problems accurately and to the best of his ability and assure him you will help him solve the problems. That is the guts of what the Japanese have been doing to us for a good many years. "Statistical process control" and all of those great terms are nothing but methods of letting this guy do the job and communicate up so he can be heard.

If you do follow our suggestion and empower the Minister so he can delegate authority, you will have kept these options open. I am not suggesting you try to implement ideas of quality control as far as the bill is

[Traduction]

million de wagons. Vous ne devez donc pas perdre de vue ce fait important: il y a des intérêts, autres que les chemins de fer, qui détiennent du matériel, et vous devez être en mesure de communiquer avec eux également.

Je voudrais mentionner trois points ici, deux qui se trouvent déjà dans le mémoire et un qui ne s'y trouve pas. Le premier a trait aux inspecteurs et aux pouvoirs qui leur sont délégués en vertu du projet de loi. Ma recommandation est que tous les pouvoirs nécessaires soient confiés au ministre pour qu'il les délègue au besoin aux inspecteurs. La procédure de dépôt des règles prévue dans le projet de loi est excellente. Les chemins de fer peuvent déposer des règles et, si personne ne s'y oppose, ils peuvent les mettre en application. C'est une excellente façon de procéder.

Nous voulons que les exploitants de wagons autres que les compagnies de chemin de fer aient raisonnablement l'occasion de déposer leurs plaintes au sujet de ces règles non pas seulement du point de vue de la sécurité, mais également du point de vue de l'efficacité. J'aurai l'occasion d'y revenir.

Un autre point vise la participation de ceux qui possèdent ou qui louent des wagons de chemin de fer au nouveau Comité consultatif de la sécurité ferroviaire. Ces trois points. . . Je ne veux pas régler à tout jamais le point au sujet de la délégation de pouvoirs aux inspecteurs en vertu du projet de loi; je ne voudrais pas limiter vos choix ou limiter les choix des exploitants plus tard.

Par exemple, la question du contrôle de la qualité et de l'efficacité des coûts pourrait se poser plus tard; c'est une préoccupation qui se manifeste à l'échelle mondiale actuellement. Boeing, probablement le plus grand fabricant d'avions au monde, consacre beaucoup de ses efforts actuellement à la rééducation de ses employés en matière de contrôle de la qualité.

L'idée est tellement simple qu'elle peut paraître stupide. Ce qu'il faut faire, au lieu de menacer l'employé de le renvoyer s'il ne fait pas son travail correctement, c'est lui dire que l'on est conscient du problème. Il peut être dû à l'outillage, à l'équipement ou à autre chose. Ce qu'il faut faire, c'est permettre à l'employé de décrire le problème du mieux qu'il peut et l'assurer que l'on cherchera une solution. C'est essentiellement l'attitude qu'ont les Japonais depuis nombre d'années. «Le contrôle du processus statistique» et toutes les autres expressions ronflantes ne sont en fait que des méthodes pour permettre aux employés de faire leur travail et de pouvoir être entendus en haut lieu.

Si vous vous en tenez à votre démarche et que vous permettez au ministre de déléguer ses pouvoirs, vous vous laissez les mains libres. Je ne veux pas dire que vous devez incorporer le principe du contrôle de la qualité dans le

[Text]

concerned. All I am suggesting is that you keep the options open so the Minister can learn to do the job in a very efficient way as the years go by.

One option is to be sure quality control procedures have been implemented and are being followed by the railroads. Think of the savings to the taxpayers if the railroads do a proper job of quality control without a horde of Transport Canada inspectors trying to be sure they are doing a good job.

To think the Transport Canada inspector will prevent a derailment is naive in the *n*th degree. The inspector's problem is to see the forest while surrounded by a bunch of gnarly old trees. You have to have data and know where you are going to do a proper job of quality control. To tell one man he is out there to prevent derailments is naive. He is not capable of doing that with what he has.

That is the point I want to make on inspectors. I would like to go to a second point—

The Chairman: I have your brief and have listened to you. Clause 45 gives the Minister wide-open power to delegate. I gather you do not like clause 31, which gets more specific about giving powers to the inspectors.

Mr. Comiskey: Yes. I suggest you read clause 31, find out the powers you want and give them to the Minister so he can delegate them to the inspector as he sees fit. Just wipe out clause 31 altogether.

Mr. Robichaud: By putting those provisions in clauses 33 and 35, I think the Minister sees fit to do it right now.

• 1105

Mr. Comiskey: Right now he has all the power he needs to do whatever he wants. All you have to do is take out clause 31. You may want to read it to see if there is anything there you want to give to the Minister.

Mr. Robichaud: I am saying that he is given the authority to delegate as he sees fit under clause 45, and he has seen fit to do it now.

Mr. Comiskey: I am not arguing with that at all. If you give it directly to the inspector in the bill, he will read in clause 31 that God or somebody up there has given him all these powers. The inspector then must go out and prevent these derailments because somebody has told him to. He is not relating back properly to the people that should have authority over him; he is relating to the bill. That creates very severe problems.

The Chairman: I am glad Mr. Robichaud made the point that, while you say to give the Minister the power to

[Translation]

projet de loi lui-même. Je vous incite simplement à ne pas adopter une attitude trop rigide et à permettre au ministre d'apprendre à faire un travail efficace avec le temps.

Vous pouvez veiller à ce que des mesures de contrôle de la qualité soient prises et appliquées par les chemins de fer. Songez aux économies que vous pouvez réaliser pour le compte des contribuables si les chemins de fer font un bon travail au niveau du contrôle de la qualité, et il n'est pas nécessaire d'engager une armée d'inspecteurs de Transports Canada pour les surveiller.

Il est naïf au suprême degré de penser que les inspecteurs de Transports Canada peuvent empêcher les déraillements. Les inspecteurs doivent pouvoir s'y retrouver. Ils doivent avoir les données nécessaires et savoir où regarder pour faire un bon travail de contrôle de la qualité. Il est naïf de simplement dire aux inspecteurs d'empêcher les déraillements. Ils doivent avoir les bons outils en main.

Voilà donc pour les inspecteurs. Maintenant, en ce qui concerne mon deuxième point. . .

Le président: J'ai votre mémoire et je vous ai écouté. L'article 45 accorde au ministre toute la latitude voulue pour déléguer ses pouvoirs. En ce qui concerne l'article 31, qui traite de façon plus précise des pouvoirs des inspecteurs, je crois comprendre que vous avez des réserves.

M. Comiskey: Je vous suggère de lire attentivement l'article 31; il me semble que vous devez identifier les pouvoirs que vous voulez et que vous devez les confier au ministre, pour qu'il les délègue lui-même aux inspecteurs selon les besoins. Selon moi, vous devez supprimer l'article 31 purement et simplement.

M. Robichaud: Avec les articles 33 et 35, le ministre juge bon de le faire maintenant.

M. Comiskey: Actuellement, il a tous les pouvoirs dont il a besoin pour faire ce qu'il veut. Vous n'avez qu'à supprimer l'article 31. Peut-être voulez-vous le lire pour voir s'il y a quelque chose que vous aimeriez donner au ministre.

M. Robichaud: Je dis que l'article 45 donne au ministre le pouvoir de déléguer lorsqu'il le juge bon, et c'est ce qu'il fait maintenant.

M. Comiskey: Je ne dis pas le contraire. En donnant directement des pouvoirs à l'inspecteur sous le régime du projet de loi, il interprétera l'article 31 comme si Dieu, ou quelqu'un là-haut, lui avait donné tous ces pouvoirs. L'inspecteur doit ensuite prévenir de tels déraillements, parce que quelqu'un lui a dit de le faire. Il n'est pas responsable devant les gens de qui il devrait relever; il est responsable aux termes de la loi. Cela crée de très graves problèmes.

Le président: Je suis heureux que M. Robichaud ait fait remarquer que, bien que vous disiez qu'il faut donner au

[Texte]

delegate, we are saying he has already delegated it by writing it in the bill.

Mr. Comiskey: It creates a problem for the inspector himself if the bill tells him to do those things.

The Chairman: There are more complaints from witnesses who say there is not enough written in the bill and too much left to regulation and left too general. Clause 45, which is pretty general, gives the Minister all the powers to delegate, and usually the complaint is that it should be tied down to get an indication of what he is going to delegate.

Mr. Comiskey: In the regulation stage we can perhaps work with the Minister to come up with quality control procedures or whatever. In time the Minister will learn more about how to operate relative to the railroads, the private car owners and so on.

Mr. Taylor: By law, clause 31 gives the authority to the inspector. If we give the authority to the Minister, he is ultimately responsible. He can delegate part of it to an inspector, but not all of it, or then the Minister is left clear if anything happened.

The Chairman: The point to Mr. Comiskey was that the Minister, author of the bill, has already said he has powers to delegate, but he is going to pinpoint and enumerate some of them with inspectors.

Mr. Comiskey: The next Minister may change his mind.

The Chairman: Then he can change the bill. You had two other points.

Mr. Comiskey: The second two are much simpler. We have no objection to the filing procedure in clause 19, but ask you to think of it from the point of view of owners or lessors of railway equipment. I would like to read part of subclause 19.(2):

A railway company that is required, by order under subsection (1), to file rules with the Minister shall not file those rules unless it has first afforded a reasonable opportunity to each relevant association or organization that is likely to be affected by the implementation of those rules to consult with it concerning those rules.

Think of it from the point of view of the owners of 25% of these railway cars. Think of it from the point of view of subclause 19.(3):

... notwithstanding that a relevant association or organization objects, on the grounds of safety, to the implementation. . .

We would add to "safety" the word "efficiency" because there may be a better way of doing things than that filed by the railroads. If there is a more efficient way from an operator's point of view, we would like our day in court. We should not really be restricted only to points

[Traduction]

ministre le pouvoir de déléguer, nous disons qu'il a déjà délégué ces pouvoirs en le précisant dans le projet de loi.

M. Comiskey: Ça crée un problème pour l'inspecteur si le projet de loi lui dicte de faire ces choses.

Le président: Davantage de témoins se sont plaints que le projet de loi n'était pas assez précis et que trop de choses étaient laissées à la réglementation. L'article 45, qui est assez général, donne au ministre tous les pouvoirs de déléguer. Les témoins se plaignent habituellement en disant qu'il faudrait indiquer quels pouvoirs et fonctions il peut déléguer.

M. Comiskey: À l'étape de la réglementation, nous pourrions peut-être élaborer avec le ministre une marche à suivre pour le contrôle de la qualité. Tôt ou tard, le ministre en apprendra davantage sur la façon de fonctionner par rapport aux chemins de fer, aux propriétaires de wagons privés, etc.

M. Taylor: L'article 31 donne le pouvoir à l'inspecteur. Si nous donnons le pouvoir au ministre, il sera en fin de compte responsable. Il peut déléguer une partie de sa responsabilité à l'inspecteur, mais pas la totalité, sinon le ministre se dégage de toute responsabilité en cas d'accident.

Le président: Le ministre, auteur du projet de loi, a déjà dit qu'il pouvait déléguer les pouvoirs et les fonctions qui lui sont conférés, mais il va préciser et énumérer certains de ces pouvoirs avec les inspecteurs.

M. Comiskey: Le prochain ministre pourrait bien changer d'idée.

Le président: Alors, il peut changer le projet de loi. Vous aviez deux autres remarques à faire.

M. Comiskey: Les deux autres sont beaucoup plus simples. Nous n'avons rien contre la procédure de dépôt prévue à l'article 19, mais nous vous demandons de vous mettre à la place des propriétaires ou des bailleurs de matériel ferroviaire. J'aimerais lire le paragraphe 2:

La compagnie ne peut procéder au dépôt qu'après avoir donné aux organisations intéressées susceptibles d'être touchées par la mise en oeuvre des règles la possibilité de lui faire part de leurs observations.

Mettez-vous à la place des propriétaires de 25 p. 100 de ces wagons ferroviaires. Pensez-y du point de vue du paragraphe 19.(3):

En cas d'opposition par une organisation intéressée, pour des motifs de sécurité, à la mise en oeuvre des règles. . .

Nous aimerions ajouter, après le mot «sécurité», les mots «ou d'efficacité». En effet, il y a peut-être une meilleure façon de faire les choses que celle proposée par les chemins de fer. S'il existe une façon plus efficace du point de vue de l'exploitant, nous aimerions pouvoir le

[Text]

of safety, because safety can be interpreted in a very narrow way, or a very inefficient way.

• 1110

Mr. Robichaud: Efficiency can be interpreted in the widest sense, can it not?

Mr. Comiskey: Yes. I say to you that they go hand in hand. I think you are now probably very well aware that the only way you can achieve efficiency is with safety and good quality.

When you lose efficiency, if you lose quality, you get derailments, or things happen that impede the operation of the railroad; you are in a hell of a lot of trouble, and you are in expensive trouble.

Everybody—that is, the owners of the rail cars, the railroads, the operators, and the employees—benefits from working efficiently and with good quality.

Mr. Benjamin: I guess this is a bit of an argument on semantics. I take from what you are saying, and in your brief you say, that an efficient railway is a safe railroad. But, conversely, a safe railroad is not necessarily efficient. That is what you are saying.

Mr. Comiskey: No. I am not saying that.

Mr. Benjamin: Then why do you need the word "efficient" in there?

Mr. Comiskey: I think it gives a connotation to the whole approach to the filing, which puts everybody on the right track. I think it does say the same thing to me. Safety means the same thing to me. If I add the word "efficiency" there, then it does say the same thing to everybody.

Mr. Benjung: If I may interject, we are not saying that safety and efficiency are mutually exclusive. We have seen in the past, perhaps, and I am sure the railways can give you many examples of this, where you have had a myriad of regulations with the intent of safety, which have in fact impeded efficiencies and had no measurable improvement on safety other than what the railways themselves may have liked to have seen. I make reference to the more than 40,000 operating regulations that have been put in place, which the railways themselves say result in their being very inefficient at times.

As long as the objective is there, and measurable, let us find the most efficient way of meeting that safety criterion. Maybe we are also addressing the need to be efficient in terms of how we prescribe our safety legislation.

The Chairman: We understand your point, but I think Mr. Benjamin and Mr. Robichaud oppose it. Then we get into the whole business of the economics of the railway, and this is a safety bill. You had a third point.

[Translation]

prouver. Nous ne devrions pas vraiment être limités aux questions de sécurité, parce qu'il est possible de donner une interprétation très étroite, très inefficace à la sécurité.

M. Robichaud: L'efficacité peut être interprétée dans son sens le plus large, n'est-ce pas?

M. Comiskey: Oui. Je vous dis que sécurité et efficacité vont de pair. Vous savez sans doute fort bien que la sécurité et la bonne qualité sont essentielles si l'on veut atteindre l'efficacité.

En l'absence d'efficacité et de qualité, on se retrouve avec un déraillement, ou autre chose, qui nuit à l'exploitation du chemin de fer; cela cause énormément de problèmes, et cela coûte très cher.

L'efficacité et la bonne qualité sont à l'avantage de tous: les propriétaires des wagons, les chemins de fer, les exploitants et les employés.

M. Benjamin: Je suppose que nous ne sommes peut-être pas tout à fait d'accord sur la sémantique. Si j'ai bien compris, dans votre mémoire, vous dites qu'un chemin de fer efficace est un chemin de fer sûr. Mais vous dites qu'un chemin de fer sûr n'est pas nécessairement efficace. Voilà ce que vous dites.

M. Comiskey: Non, ce n'est pas ce que je dis.

M. Benjamin: Alors, pourquoi est-il nécessaire d'ajouter le mot «efficace»?

M. Comiskey: Je pense que cela donne une connotation à la façon dont on aborde le dépôt du texte, et que cette connotation met tout le monde sur la bonne voie. Je crois que cela veut dire la même chose pour moi. La sécurité a le même sens pour moi. Si j'ajoute le mot «efficacité», alors cela a le même sens pour tout le monde.

M. Benjung: Excusez-moi de vous interrompre, mais nous ne disons pas que sécurité et efficacité s'excluent l'une l'autre. Par le passé—et je suis certain que les chemins de fer peuvent vous en donner de nombreux exemples—il y a eu toute une myriade de règlements en matière de sécurité qui, en fait, ont plutôt nui à l'efficacité et qui n'ont pas amélioré la sécurité, si ce n'est que de la façon dont les chemins de fer eux-mêmes le voulaient. Je parle de plus de 40,000 règlements d'exploitation qui ont été mis en vigueur, auxquels les chemins de fer eux-mêmes attribuent parfois leur grande inefficacité.

Pourvu qu'il y ait un objectif mesurable, trouvons la façon la plus efficace de satisfaire aux critères de sécurité. Nous abordons peut-être également le besoin d'être efficace pour ce qui est de la façon dont nous prescrivons nos mesures législatives en matière de sécurité.

Le président: Nous comprenons ce que vous voulez dire, mais je pense que M. Benjamin et M. Robichaud ne sont pas d'accord. Cela nous entraîne dans toute une discussion sur l'aspect économique des chemins de fer, et le projet de loi qui nous intéresse porte sur la sécurité ferroviaire. Vous aviez une troisième remarque.

[Texte]

Mr. Comiskey: Let me say something on that point. We have a narrow ribbon of population which stretches right along the U.S. border for miles. I can tell you that the problem of transporting freight by rail, economically, in Canada is a horrendous problem; I cannot think of another nation in the world that faces it as we do. Efficiency should be a very great concern of yours.

You look at Australia, Brazil, the U.S., or any other country; you do not have the transportation problem Canada has. You have to help these railroads do their job efficiently.

The Chairman: You had a third point.

Mr. Comiskey: This is a very simple point. I go to page 39, or clause 44 of the bill, where you have a Railway Safety Consultative Committee. In paragraph 44.(1)(f) you recognize members to represent the shippers of rail freight. If I am going to load a boxcar and let it go, it certainly is a point of view that has to be taken into account. I would suggest that as important, if not even more important, is the shipper who in fact either leases or owns his freight equipment. I would suggest you give him some sort of representation on this Railway Safety Consultative Committee. Do you see the difference between the shipper and the owner of perhaps 25% of these things we are calling equipment?

• 1115

The Chairman: You want it a little broader to potentially include the people—

Mr. Comiskey: —or add another person, one of the two.

The Chairman: Now, that point is very clear, that can be understood. Whether we can accommodate it is... but it is very clear. We have had other comments on clause 44 as to who should be designated and/or how even some of the people nominated by the Minister should be perhaps highlighted better than they are at the present time.

Mr. Robichaud: Just on that representation, you would like to see it specified in the clause that there would be a representative from the shippers.

Mr. Comiskey: —private car owners, would be one way of putting it. Yes.

Mr. Benjamin: Private car owners and manufacturers. Procor both manufactures and owns—

Mr. Comiskey: Our principal business is owning and leasing rail cars, but there are a lot of people like Dow Chemical, for example, who own a vast fleet of cars.

[Traduction]

M. Comiskey: Permettez-moi de dire quelque chose à ce sujet. Nous avons un étroit ruban de population qui s'étend le long de la frontière américaine sur des milles et des milles. Laissez-moi vous dire qu'au Canada, le transport ferroviaire des marchandises pose un grave problème économique; il n'y a pas un autre pays au monde qui doive faire face à un problème semblable. L'efficacité devrait être l'une de vos principales préoccupations.

Prenez par exemple l'Australie, le Brésil, les États-Unis, ou tout autre pays; aucun de ces pays n'a le même problème de transport que le Canada. Vous devez aider ces chemins de fer à faire leur travail de façon efficace.

Le président: Vous aviez une troisième observation.

M. Comiskey: Oui, elle est très simple. Je me reporte à la page 39, ou à l'article 44 du projet de loi, où il est question d'un Comité consultatif de la sécurité ferroviaire. Au sous-alinéa 44.(1)f, vous reconnaissez un membre pour représenter les expéditeurs de marchandises par chemin de fer. Si je charge un wagon couvert et que je le laisse aller, il faut certainement prendre en compte ce point de vue. Je suis donc d'avis que l'expéditeur, qui en fait est propriétaire ou bailleur de matériel ferroviaire, est tout aussi et même peut-être plus important. J'estime donc que vous devriez lui permettre d'être représenté au Comité consultatif de la sécurité ferroviaire. Voyez-vous la différence, entre l'expéditeur et le propriétaire, de peut-être 25 p. 100 de ces choses que nous appelons matériel?

Le président: Vous voulez donner un sens un peu plus large à ce sous-alinéa afin de pouvoir inclure les personnes...

M. Comiskey: ... ou une autre personne, l'un ou l'autre.

Le président: Ce que vous dites est très clair, nous le comprenons. Pour ce qui est de savoir si nous pouvons le faire... mais c'est très clair. Des témoins nous ont fait d'autres observations concernant l'article 44 quant aux membres qui devraient être désignés et même quant à la façon dont certaines des personnes nommées par le ministre devraient peut-être être mieux définies qu'elles ne le sont actuellement.

M. Robichaud: À ce sujet, j'aimerais que l'on précise dans l'article qu'il y aura un représentant des expéditeur.

M. Comiskey: ... on pourrait dire «propriétaires de wagons privés». Oui.

M. Benjamin: Les propriétaires de wagons privés et les fabricants. Procor est à la fois fabricant et propriétaire...

M. Comiskey: Notre entreprise est surtout propriétaire et bailleur de wagons ferroviaires, mais il y a beaucoup d'entreprises, comme Dow Chemical par exemple, qui sont propriétaires d'un vaste parc de wagons.

[Text]

Mr. Benjamin: You manufacture cars as well, do you not?

Mr. Comiskey: Yes, we do.

Mr. Benjamin: I want to get back to your remark about hordes of inspectors. In the same breath you were talking about quality control which will provide for safety and efficiency. How can the government, the regulators, be certain there is that quality control without a bunch of inspectors? Are they just supposed to take the word of the railroads or Procor or anybody else that, yes, we have safety, we have efficiency because we have quality control?

Mr. Comiskey: I think in the initial phases you will probably resort to the inspecting type of mould. But I suggest that you may go the Boeing route in the future. What the aircraft people are really thinking of and rely on are data. They know things are working from accumulating good, solid information.

You are accumulating it in the dangerous goods section now. Even the Canadian Transport Commission accumulated some data. This information becomes very solid support for change. Once you decide there is a problem, then you can attack it. But if you put an inspector out there and all he sees is one freight car in front of him and you expect that poor guy to make some sort of a change or a reasonable assessment of danger because of what he sees in front of him, it is almost impossible because he does not have the background. He does not have the vast data our computers are accumulating for us or the expertise to handle those data.

Mr. Benjamin: The inspection involves not only inspecting equipment but also inspecting procedures, records, methodology, inspecting back in the plant or in the maintenance shops, repair shops. That is all covered in inspection.

Mr. Comiskey: I do not argue with you. I think your point is very valid. Would it not be a better approach to make sure the railroads are doing all those jobs properly than to go out and try to do it for them and therefore take the responsibility away from them? Transport Canada's inspector is out there doing the inspecting, but if they miss something it is their problem.

You really need to make—you can sense the quality control thing really puts the responsibility for quality right back on the guy doing the job. That is where you need to have it, and you need to help him do his job better. Transport Canada needs to help him do his job better. Transport Canada needs to help the railroads do. . . We all need to work together. We all go in the same direction that way.

[Translation]

M. Benjamin: Vous fabriquez des wagons également, n'est-ce pas?

M. Comiskey: Oui.

M. Benjamin: J'aimerais revenir à votre commentaire au sujet du trop grand nombre d'inspecteurs. Dans un même souffle, vous parlez du contrôle de la qualité qui garantit la sécurité et l'efficacité. Comment le gouvernement, les régulateurs, peuvent-ils être certains qu'il y a contrôle de la qualité sans une équipe d'inspecteurs? Doivent-ils tout simplement croire sur parole les chemins de fer, ou Procor, ou un autre, lorsqu'ils disent qu'ils ont la sécurité et l'efficacité parce qu'ils ont le contrôle de la qualité?

M. Comiskey: Je crois qu'initialement, vous devrez sans doute avoir recours à la formule de l'inspection. Mais je vous propose la formule qu'a adoptée Boeing pour l'avenir. En effet, l'industrie de l'aéronautique se fie plutôt aux données. Ces gens savent que tout fonctionne bien parce qu'ils ont accumulé le bon renseignement.

Vous êtes actuellement en train d'accumuler des données dans le domaine des marchandises dangereuses. Même la Commission canadienne des transports a accumulé certaines données. Ces renseignements viennent appuyer solidement un changement. Une fois que vous avez déterminé qu'il y avait un problème, vous pouvez vous y attaquer. Mais si vous envoyez un inspecteur, tout ce qu'il voit, c'est le wagon ferroviaire qui se trouve devant lui. Vous ne pouvez vous attendre à ce que ce pauvre type apporte un changement quelconque ou fasse une évaluation raisonnable d'un danger à partir de ce qu'il voit; il lui est pratiquement impossible de le faire parce qu'il n'a pas les données à l'appui. Il ne dispose pas des vastes données que nos ordinateurs accumulent pour nous ou des connaissances voulues pour interpréter ces données.

M. Benjamin: L'inspection ne consiste pas seulement à inspecter le matériel, mais également les marches à suivre, les dossiers, les méthodes, l'inspection dans les installations ou dans les ateliers d'entretien, dans les ateliers de réparation. L'inspection englobe tout cela.

M. Comiskey: Je ne dis pas le contraire. Je pense que ce que vous dites est très valable. Mais ne devrions-nous pas plutôt nous assurer que les chemins de fer font tout cela convenablement plutôt que d'essayer de le faire pour eux et, par conséquent, de les dégager de cette responsabilité? Ce sont les inspecteurs de Transports Canada qui font l'inspection, mais si quelque chose leur échappe, c'est leur problème.

On se rend bien compte que le contrôle de la qualité met en réalité la responsabilité de la qualité sur celui qui fait le travail. C'est lui qui doit être tenu responsable, et vous devez l'aider à mieux effectuer son travail. Transports Canada doit l'aider à mieux faire son travail. Transports Canada doit aider les chemins de fer à. . . Nous devons tous travailler ensemble. Nous avons tous le même objectif.

[Texte]

Mr. Benjamin: Transport Canada inspectors will not be out there doing standing or running inspections of trains. That is the job of the railway's own inspectors, whether it is a car man, a brakeman or a car inspector. That is their job. They are trained for that.

• 1120

All the members of this committee have been deluged over the last number of years with inadequate, sloppy, inefficient and insufficient inspections. Both railroads have laid off hundreds of car men and inspectors although they have longer and heavier trains going greater speeds.

The Minister needs the power to require the railroads to carry on full and adequate inspections of their own operations. In addition, Department of Transport inspectors go into your plant or the plant in Transcona to inspect the rolling stock as it comes off the assembly line or the repair track, to inspect your methods and so forth. Those are two different kinds of inspections.

Mr. Comiskey: We do not object to either. If you feel the railroads are not doing their job, fine. I think the Minister should have the power to insist on whatever regulations he thinks are necessary. I do not think you will get any argument from us or the railroads. We are saying to give the Minister the power and let him judiciously delegate that power, rather than to hold some poor little inspector ransom and say the act has told him to do this so he must do it.

Mr. Benjamin: Where there is a conflict between economic and safety regulation, do you agree the law should give priority and precedence to the safety regulation over the economic one?

Mr. Comiskey: That involves an awful lot of judgment. I am sure you anticipate there will be regulations written by the combined effort of the railroads and the Minister. Those considerations will come up when we start making judgments about efficiency and safety and whether they can go hand in hand. There should be enough consultation at that time that we can accomplish both. There is no question in my mind that both major railroads in Canada are doing one hell of a job at both safety and efficiency. If you, as parliamentarians, give them the legislation they need to go forward in this area, you will be doing a great service to the industry.

Mr. Benjamin: In other words, the legislation should be strong enough that if they "ain't gonna do it", you make them do it.

Mr. Comiskey: The legislation should give the Minister whatever power he thinks he needs, and over the years

[Traduction]

M. Benjamin: Ce ne sont pas les inspecteurs de Transports Canada qui feront l'inspection du train à l'arrêt et en marche. C'est le travail des inspecteurs du chemin de fer, qu'il s'agisse du wagonnier, du serre-frein ou de l'inspecteur de wagons. C'est leur travail. Ils ont reçu la formation nécessaire.

Au cours des quelques dernières années, tous les membres de notre Comité ont été inondés d'inspections inadéquates, bâclées, inefficaces et insuffisantes. Les deux chemins de fer ont mis à pied des centaines de wagonniers et d'inspecteurs, même s'ils avaient des trains plus longs, plus lourds et beaucoup plus rapides.

Le ministre a besoin du pouvoir d'exiger des chemins de fer qu'ils effectuent des inspections complètes et adéquates de leur propre exploitation. En outre, les inspecteurs du ministère des Transports vont sur place, à votre usine ou à l'usine de Transcona, pour inspecter le matériel roulant lorsqu'il sort de la ligne de montage ou de la voie de réparation, afin d'inspecter vos méthodes, etc. Ce sont deux différents types d'inspections.

M. Comiskey: Nous n'avons rien contre l'une ou l'autre. Si vous estimez que les chemins de fer ne font pas leur travail, très bien. Je pense que le ministre devrait avoir le pouvoir d'insister sur les règlements qu'il juge nécessaires. Nous sommes d'accord là-dessus, et je pense que les chemins de fer le sont également. Nous disons qu'il faut donner au ministre le pouvoir et le laisser déléguer ce pouvoir de façon judicieuse, plutôt que de mettre un pauvre petit inspecteur à rançon et de dire que la loi stipule qu'il doit faire ceci, de sorte qu'il doit le faire.

M. Benjamin: Lorsqu'il y a conflit entre un règlement de nature économique et un règlement en matière de sécurité, convenez-vous que la loi devrait donner priorité et préséance au règlement en matière de sécurité?

M. Comiskey: C'est en grande partie une question de jugement. Je suis certain que vous vous attendez à ce que des règlements soient rédigés conjointement par les chemins de fer et le ministre. Ces considérations surgiront lorsque nous commencerons à prendre des décisions quant à l'efficacité et à la sécurité et quant à savoir si elles vont de pair. À ce moment-là, il devrait y avoir suffisamment de consultations pour nous permettre de viser les deux à la fois. Je ne doute pas un instant que les deux principaux chemins de fer du Canada font un excellent travail à la fois du point de vue sécurité et du point de vue efficacité. Si vous, en tant que parlementaires, leur donnez la loi dont ils ont besoin pour progresser dans ce domaine, vous rendrez un très grand service à l'industrie.

M. Benjamin: En d'autres termes, la loi devrait être assez sévère pour les obliger à le faire, s'ils ne le font pas.

M. Comiskey: La loi devrait donner au ministre les pouvoirs dont il pense avoir besoin, et avec les années, le

[Text]

the Minister should learn how to work with the railroads to do a good job.

Mr. Benjamin: I raised the question about which has priority, safety or economy. In spite of all the available technology for hotbox detectors, sensors for dragging equipment, rail inspections, X-raying rails and what not, for years it was always said it was too expensive. It took a Mississauga before the government finally had to make them act. Expense has been the perennial excuse.

I was involved in a railway mishap in which the poor section foreman had been begging for additional rails on his section of track. They would not give it to him, and finally the train went in the ditch because of a broken rail. The foreman got a demerit mark and was taken out of service, and not a bloody thing happened to the company.

Mr. Comiskey: I do not agree with you that Mississauga brought along hotbox detectors. I think the railroads have embraced this hotbox detection thing. If we go back to the Choukas hearing here a while ago, I think you may find it is actually a recommendation the railroads made to the Choukas hearing people.

If you have a derailment, a Mississauga with stuff spewed all over the right-of-way, you are not running an efficient railroad.

• 1125

That week in Mississauga was a horrendous week for the railroads. They do not want that type of situation to happen. Surely they should at least be consulted about what is safe and efficient. To think we can do it in legislation here today is a bit far-fetched.

The Chairman: The brief was short and the three points very succinct. One is the most succinct and, as far as I am concerned, the clearest one. But we have your other points, Mr. Comiskey.

I just wonder if members have other questions of Mr. Benjung. We have another witness, the United Transportation Union. Gentlemen, if there are no questions, I want to thank you for your brief, which is part of the record.

We got into an economic argument with your safety-efficiency bit. That was Bill C-18. We have been involved in that before. I was not surprised at Mr. Benjamin's questions about the inspectors because we have had a lot of discussion about them too: how many are there, are there hordes coming or hordes going.

[Translation]

ministre devrait apprendre à travailler avec les chemins de fer pour faire un bon travail.

M. Benjamin: J'ai soulevé la question de la priorité de la sécurité ou de l'économie. Malgré toutes les techniques connues, les détecteurs de surchauffe, les détecteurs d'appareillages trainants, les inspections des rails, etc., on a dit pendant des années que cela coûtait trop cher. Il a fallu l'accident de Mississauga avant que le gouvernement se décide enfin à les faire agir. Le coût élevé de ces techniques était l'éternelle excuse.

J'ai eu connaissance d'une mésaventure ferroviaire où le pauvre contremaître demandait depuis longtemps des rails additionnels pour sa section de la voie. On les lui refusait toujours, et le train a fini par dérailler à cause d'un rail brisé. Le contremaître s'est retrouvé avec un point de démérite et a été relevé de ses fonctions, mais aucune mesure n'a été prise contre la compagnie.

M. Comiskey: Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que l'incident de Mississauga a amené les détecteurs de surchauffe. Je pense que les chemins de fer ont adopté ces appareils de détection. Au cours de l'audience de Choukas, il y a quelque temps, je crois que les chemins de fer en ont même fait la recommandation.

Lorsqu'il y a un déraillement, comme celui de Mississauga, où tout le contenu des wagons s'est déversé sur la voie de passage, on ne peut pas parler d'un chemin de fer efficace.

Ce fut une semaine horrible pour les chemins de fer à Mississauga. Ils ne veulent pas que ce genre de situation se reproduise. Il faudrait certainement au moins les consulter au sujet de ce qui est sûr et efficace. Je pense qu'il est un peu tiré par les cheveux de penser que nous pouvons le faire ici, aujourd'hui, dans le présent projet de loi.

Le président: Votre mémoire était court, et vos trois observations très succinctes. La première est la plus succincte et, à mon avis, la plus claire. Mais nous avons pris bonne note de vos autres observations, monsieur Comiskey.

Les membres du Comité voudraient poser d'autres questions à M. Benjung? Nous avons un autre témoin, les Travailleurs unis des transports. Messieurs, s'il n'y a pas d'autres questions, je veux vous remercier de nous avoir présenté votre mémoire, qui fait partie des procès-verbaux et témoignages.

Nous nous sommes laissés emporter dans une discussion économique lorsque vous avez soulevé la question de sécurité et d'efficacité. Il s'agissait du projet de loi C-18. Nous en avons déjà discuté. Les questions de M. Benjamin au sujet des inspecteurs ne m'ont pas étonné, parce que nous en avons déjà beaucoup discuté: combien y en a-t-il, est-ce qu'il y en a de nombreux qui arrivent ou qui partent?

[Texte]

We are glad you came today. Thank you very much for appearing.

Some people have come from St. Thomas, Ontario, and I gather one has come from Cleveland, Ohio. We now call the United Transportation Union, with Ron Bennett, Canadian Legislative Director; Daniel Collins, Assistant General Secretary and Treasurer; and Bob Leeson, a member of the CSX Employee Assistance Committee.

Colleagues will remember the CSX presentation on the employee assistance program. It sounded very interesting and it devolves to. . . I know one of the words used was a handshake between employer and employee in terms of the value of the program and the way it works.

Mr. Ron Bennett (Canadian Legislative Director, United Transportation Union): Mr. Chairman, thank you. In my presentation a couple of weeks ago, I mentioned that it might be helpful for the committee to hear from Mr. Collins who, along with other trade unionists in the United States, has worked diligently on the employee assistance programs. Mr. Collins will be the spokesman.

The Chairman: Perhaps Mr. Collins could talk about your report, which is certainly very relevant to the question of railway safety and drug and alcohol use.

Mr. Daniel Collins (Assistant General Secretary and Treasurer, United Transportation Union): Thank you, Mr. Chairman. This is the eighth time I have been to Canada to promote voluntary, self-help, employee assistance programs based on the experience we have had in the past 15 to 18 years in the United States working toward joint labour-management self-help voluntary programs.

I would like very much to make a presentation of a three-year study we made in the United States. It deals specifically with the types of programs that were in existence at the time, the structure of those programs, the cost of alcohol use and abuse in the rail industry, the conclusions we reached from this study, and the recommendations we made to labour, management, and government because this was a three-way study. It was participated in by the Federal Railroad Administration, by the rail industry, and by rail labour.

• 1130

Even though it is a study of about 10 in length, it is still germane to what you are doing here or what we are attempting to do in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Collins. I will have the clerk take that. It will be part of the record, not the printed record, but the record of the committee. We will certainly look at it with more than the usual interest. You

[Traduction]

Nous sommes heureux que vous ayez pu venir aujourd'hui. Merci beaucoup.

Certaines personnes sont venues de St. Thomas, en Ontario, et je crois qu'une personne est venue de Cleveland, Ohio. J'aimerais maintenant demander aux témoins des Travailleurs unis des transports de bien vouloir s'approcher: Ron Bennett, directeur législatif canadien; Daniel Collins, secrétaire-trésorier général adjoint; et Bob Leeson, représentant législatif au comité CSX d'aide aux employés.

Les membres du Comité se souviendront de l'exposé du comité CSX au sujet du programme d'aide aux employés, qui semblait très intéressant. . . Je sais qu'on a parlé d'une poignée de main entre l'employeur et l'employé pour ce qui est de la valeur du programme et de la façon dont il fonctionne.

M. Ron Bennett (directeur législatif canadien, Travailleurs unis des transports): Merci, monsieur le président. Dans mon exposé, il y a quelques semaines, j'ai mentionné qu'il serait peut-être utile au Comité d'entendre le témoignage de M. Collins, qui, conjointement avec d'autres syndicalistes américains, a travaillé avec assiduité aux programmes d'aide aux employés. M. Collins sera le porte-parole.

Le président: M. Collins aimerait peut-être parler de votre rapport, qui est certainement très pertinent à la question de la sécurité ferroviaire et de la drogue, ainsi que de l'alcool.

M. Daniel Collins (secrétaire-trésorier général adjoint, Travailleurs unis des transports): Merci, monsieur le président. C'est la huitième fois que je viens au Canada pour promouvoir des programmes volontaires d'aide aux employés fondés sur l'expérience que nous avons acquise au cours des 15 à 18 dernières années, aux États-Unis, en travaillant à des programmes volontaires conjoints d'auto-assistance.

J'aimerais d'abord vous parler d'une étude de trois ans que nous avons effectuée aux États-Unis. Je vous parlerai particulièrement des types de programmes qui existaient à l'époque, de la structure de ces programmes, du coût de la consommation d'alcool et de l'alcoolisme pour l'industrie ferroviaire, des conclusions que nous avons tirées de cette étude et des recommandations que nous avons faites aux syndicats, à la direction et au gouvernement, puisque trois parties ont participé à cette étude, notamment la Federal Railroad Administration, l'industrie ferroviaire et les syndicats ferroviaires.

Nous avons mis environ dix ans à préparer cette étude, mais je crois qu'elle peut s'appliquer à ce que vous faites ici ou à ce que nous essayons de faire au Canada.

Le président: Merci, monsieur Collins. Vous pouvez la remettre à la greffière. Cela fera partie des documents du Comité, bien qu'elle ne sera pas annexée au compte rendu du Comité. Nous y porterons certainement un intérêt tout

[Text]

mentioned it was a three-part study, so all the players participated over a 10n-year period.

Mr. Collins: It actually took three years from the time we began. The impetus was with the Federal Railroad Administration and the Department of Transportation in the United States because the problems of alcohol and drug abuse in the industry were not being properly addressed.

The companies involved in the survey were at least seven railroads we took as model railroads comprising 235,000 people. We did this study from a model we made on the Milwaukee railroad that we laid to the other railroads. It was a broad composition of railroads, including commuter railroads, iron ore-hauling railroads, railroads like the Southern Pacific, the Burlington Northern and Conrail. We had a good mix of railroads all over this country.

We reached some important recommendations which you will find in the back of the monograph on the report. I think the committee should take some note of them. In my view, had those recommendations from the REAP study—the Railway Employee Assistance Project—been followed, we would have been much further ahead in the United States in addressing the problems of alcohol and drug abuse in the rail industry.

I suppose you can ask me what kind of problem we found. We found a problem in the rail industry that might have been no different from what you might find in any investigation of your own when it comes to the problems of alcohol, because we dealt specifically with the problems of alcohol in this study.

We also found in those studies that very little attention was paid to this problem outside of an Alcoholics Anonymous approach in most cases, where they run some kind of Ma and Pa shops where recovering alcoholics are called upon to deal with the problem in the midst of those rail workers. There was very little professionalism associated with these programs. I feel very strongly that one of the criteria to be set for any successful EAP is a degree of professionalism both in the administrative role and in the counselling role.

There is another subject I will touch upon that will probably draw some adverse reaction. In my opinion, when the Canadian government makes up its mind to put forth a regulation which might be necessary—because I would remind you that, in the United States, it was the thrust from the Federal Railroad Administration that provided some of the impetus for both labour and management to sit down and address this joint problem, looking for mutual solutions—unless that kind of impetus is there to spur on both rail labour and rail management, very little togetherness exists in the attempts to develop these programs.

[Translation]

spécial. Vous avez dit que trois parties avaient participé à cette étude, de sorte que tous les joueurs ont participé sur une période de dix ans.

M. Collins: Nous avons en réalité mis trois ans à effectuer l'étude à partir du moment où nous avons commencé. Ce sont la Federal Railroad Administration et le Département des transports américain qui l'ont mise en branle, en raison des problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie dans l'industrie.

Nous avons pris comme modèles au moins sept compagnies de chemin de fer, qui comptaient 235,000 employés. Nous avons effectué cette étude à partir d'un modèle de chemin de fer de Milwaukee que nous avons imposé aux autres chemins de fer. Les chemins de fer choisis un peu partout au pays étaient très différents; on y comptait notamment des chemins de fer de banlieue, des chemins de fer de transport de minerai de fer, des chemins de fer comme le Southern Pacific, le Burlington Northern et Conrail.

Nous avons formulé des recommandations importantes, que vous trouverez à l'arrière de la monographie sur le rapport. Le Comité devrait prendre note de certaines de ces recommandations. À mon avis, si ces recommandations découlant de l'étude REAP—le projet d'aide aux employés ferroviaires—avaient été retenues, nous aurions fait beaucoup plus de progrès aux États-Unis pour régler les problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie dans l'industrie ferroviaire.

Je suppose que vous pouvez me demander quel genre de problèmes nous avons constatés. Nous avons constaté un problème dans l'industrie ferroviaire qui n'est peut-être pas tellement différent de ce que vous pourriez découvrir après une étude du même genre au Canada en ce qui concerne l'alcoolisme, puisque nous nous sommes penchés spécifiquement sur les problèmes d'alcoolisme dans cette étude.

Nous avons également constaté au cours de ces études que très peu d'attention était accordée à ce problème, à l'exception de la formule des Alcooliques Anonymes, où l'on fait appel à des alcooliques réhabilités pour aider les cheminots à régler leur problème. Très peu de professionnalisme était associé à ces programmes. Nous sommes convaincus que l'un des critères nécessaires à la réussite d'un programme d'aide aux employés est le degré de professionnalisme, tant sur le plan du rôle administratif que du rôle d'aide socio-psychologique.

J'aimerais aborder un autre sujet, qui provoquera sans doute certaines réactions. À mon avis, lorsque le gouvernement canadien décide d'adopter un règlement qui pourrait être nécessaire—car je dois vous rappeler qu'aux États-Unis, c'est la Federal Railroad Administration qui a pris l'initiative et a proposé que les syndicats et la direction se penchent sur le problème pour essayer de trouver des solutions—à moins qu'il n'y ait ce genre d'élan pour encourager à la fois la partie patronale et la partie syndicale, très peu d'efforts conjoints sont déployés pour essayer d'élaborer de tels programmes.

[Texte]

One thing we have always insisted upon is that, if a federal government has the authority to initiate rules dealing with the subject of alcohol and drug abuse, that same government has the obligation to set standards for those EAPs. It seems crucial to me because there you deal with the problems of professionalism; you deal with the counsellor-client relationship; you deal with the problems of evaluation of programs; and you deal with the training requirements which have to be met by the people who administer and who counsel. Remember, one of the things we found in the United States is that, while we started with alcohol-problem programs only, because that was the most prevalent thing we knew existed at the time, we had to branch into a broad range of behavioural problems of people.

• 1135

Most counsellors who came into the industry at the time were, as I said, recovering alcoholics. They had one-on-one working relationships with alcoholics, but they had no training and no background in dealing with the other behavioural problems.

Why is it important? Because the number-one problem in this industry is alcohol. The number-two problem is the emotional problems of people. The number-three problem is drugs.

When you begin a program of this kind, which runs across a broad spectrum of the behavioural problems of people, you have to have people who are equipped, who have the knowledge to be able to address those problems, not only for the employees, but also for the family members, because family members are also covered under our employee assistance programs.

I also have a very distinct feeling that one of the problems we have in the United States—it comes back to something this gentlemen said—is the question of control over the lab sites.

Testing in the United States is a new industry. Like every industry it is growing because there is lots of money to be made. But who controls the testers; who tests the testers? No one I know of to date has come across with the idea of beginning to suggest that under the circumstances, these lab sites out there all over this country and all over the United States where the original testing is being done, are a very precarious—believe me, because I deal with it every day—very precarious situation.

You do not know whether or not the clinic or the lab site is credentialled by anyone. You do not know whether the equipment is proper. You do not know whether the equipment is calibrated. You do not know whether confidentiality is there. You do not know whether chain of custody is being protected. If you do not know all of those things, it is like shooting fish in a barrel.

If you are going to come into this, the successes of it, I think, can be best evidenced by the work that has come

[Traduction]

Une chose sur laquelle nous avons toujours insisté, c'est que si un gouvernement fédéral a le pouvoir d'instaurer des règlements concernant l'alcoolisme et la toxicomanie, ce même gouvernement a l'obligation d'établir des normes pour ces programmes d'aide aux employés. À mon avis, c'est crucial, car cela relève du professionnalisme. Il s'agit de la relation conseiller-client, des problèmes de l'évaluation des programmes et de la formation qu'on doit exiger de ceux qui ont la responsabilité d'administrer et de conseiller. N'oubliez pas qu'aux États-Unis, l'une des choses que nous avons constatées après avoir mis en place des programmes de lutte contre l'alcoolisme—et c'était là le problème que nous croyions le plus fréquent à l'époque—c'est que nous avons dû organiser bien d'autres programmes pour traiter toutes sortes de problèmes de comportement.

À cette époque, la plupart de ces conseillers s'occupaient d'alcooliques et leur dispensaient un traitement personnalisé. Par contre, ils n'avaient aucune formation et aucune expérience en ce qui concerne les autres problèmes de comportement.

Pourquoi est-ce important? Parce que, dans cette industrie, l'alcoolisme est le problème numéro un. Viennent ensuite les problèmes psychologiques des gens et, au troisième rang, les problèmes de drogue.

Quand on veut mettre en place un programme destiné à traiter une vaste gamme de problèmes de comportement, il faut avoir des spécialistes compétents, capables de faire face aux problèmes qu'auront non seulement les employés, mais aussi les membres de leur famille, car ces derniers sont couverts par nos programmes d'aide aux employés.

J'ai la très nette impression que l'un des problèmes que nous avons aux États-Unis, et cela nous ramène à ce que ce monsieur disait tout à l'heure, c'est un manque de contrôle sur les laboratoires.

Aux États-Unis, les laboratoires d'essai sont une industrie en plein essor, car il y a beaucoup d'argent à faire. Mais qui contrôle ceux qui font les tests? Personne n'a encore émis l'idée que la situation actuelle est peut-être très dangereuse, étant donné que tous ces laboratoires sont répartis sur tout le territoire américain...

Nul ne sait si la clinique ou le laboratoire est dirigé par un spécialiste reconnu, si son équipement est adéquat et homologué, si on y respecte le caractère confidentiel des résultats, si l'on y assure une certaine sécurité, etc. Tout cela, vous l'ignorez. C'est vraiment au petit bonheur la chance.

Si vous voulez vraiment entreprendre ce genre de programme, vous pouvez avoir une bonne idée de ses

[Text]

off the CSX railroad and the Union Pacific Railroad. On the Union Pacific Railroad, in the last eight years we have put 7,000 people through treatment on that program. On the CSX we may have reached half of that.

Also, for your information, my friend here, Bob, serves on a prevention committee out of St. Thomas; on the CSX railroad we have 2,500 more Bobs and Robertas who perform on the prevention teams on that railroad, as well as 3,000 more over on the Union Pacific, and maybe 1,200 to 1,500 on the Burlington Northern Railroad. These people are doing what needs to be done if you are to address the problems of alcohol and drugs in the rail industry, or for that matter any place else, because they have the numbers.

You cannot hire enough inspectors. You cannot hire enough people to police the geographies of the rail industry on either side of the border. It is impossible to do it. You have to solicit the support of the 90% of the people who do not have problems. After all, the REAP study says 90% of those people on these railroads do not have a problem with the abuse of alcohol, and 25% of them are non-users to begin with.

Until you can get to that field of people and get them involved in the resolution of this problem, no amount of legislation and no amount of supervision on the part of the railroad is going to accomplish the task.

Why do I say that? I am a railroad man for 46 years. My father was a railroad man for 52 years and I have a son and a son-in-law in the railroad business today. We have had a rule in the rail industry for one hundred years, and there is a complement to that, Rule G plus Rule E. Rule G says, "I shall not drink, and if I do drink on the job and you are working with me and do not report me, both of us can get fired".

• 1140

If you read the REAP report, you will see an interesting factor. In 1978, we investigated 84,000 alleged violations of Rule G on the job. We found 900 investigations and 383 people discharged. So if you rely on Rule G to accomplish that task, you are not going to accomplish an awful lot.

We also proved another point. It cost the railroads involved \$500,000 to process those grievances. If it cost them \$500,000, it cost the unions \$500,000. We spent over \$1 million processing 900 investigations to get rid of 383 people at a cost in the neighbourhood of \$1,100 to \$1,200. Under these programs we rehabilitated 2,000 to 2,500 people at a cost to those companies of \$850.

Whether you are a bottom-liner or have some humanity in you, it is a simple fact that you will never be able to do anything better than what we have done where we have adopted the recommendations of the REAP studies.

[Translation]

résultats avec la CSX et la Union Pacific Railroad. Dans ce dernier cas, le programme a permis de traiter 7,000 personnes en huit ans. Avec la CSX, nous en avons peut-être traité la moitié.

Je voudrais également vous signaler que mon ami Bob, qui est ici, fait partie d'un comité de prévention à St. Thomas. Avec le programme CSX, nous avons 2,500 personnes qui, comme Bob et Roberta, font partie de ces équipes de prévention, auxquelles il faut en ajouter 3,000 pour la Union Pacific Railroad et peut-être 1,200 à 1,500 pour la Burlington Northern Railroad. Ces gens-là ont pris les mesures qu'il fallait prendre pour régler les problèmes d'alcoolisme et de drogue dans l'industrie ferroviaire, parce qu'ils ont les ressources suffisantes.

Il vous sera impossible d'engager suffisamment d'inspecteurs, de superviseurs ou d'autres personnes pour exercer la surveillance partout, de chaque côté de la frontière. C'est impossible. Il vous faudra donc avoir l'appui des 90 p. 100 de vos employés qui n'ont pas de problèmes. Après tout, l'étude REAP indique que 90 p. 100 des employés des chemins de fer n'ont pas de problèmes d'alcoolisme, et que 25 p. 100 d'entre eux n'en consomment pas du tout.

Il faut donc absolument que vous réussissiez à obtenir l'appui de tous ces gens-là, car vous aurez beau faire adopter des lois ou prévoir le maximum de surveillance dans vos chantiers, cela ne servira pas à grand-chose.

Croyez-en mon expérience. Je suis cheminot depuis 46 ans. Mon père l'a été lui aussi pendant 52 ans, et mon fils et mon gendre travaillent aussi dans ce secteur-là. Dans ce milieu-là, il y a deux règles complémentaires qui existent depuis cent ans, à savoir la règle G et la règle E. La règle G est la suivante: «Je ne dois pas boire, et si je le fais à mon travail et que mon collègue ne me dénonce pas, nous risquons d'être tous deux mis à la porte».

Le rapport REAP indique notamment, et c'est intéressant, qu'en 1978, on a rapporté 84,000 prétendues infractions à la règle G. Nous avons mené 900 enquêtes, à la suite desquelles 383 employés ont été licenciés. Par conséquent, si vous comptez sur la règle G pour régler ce problème, c'est un outil peu efficace.

Par ailleurs, il en a coûté aux sociétés de chemins de fer intéressées 500,000\$ pour examiner ces griefs, et autant aux syndicats. Nous avons donc dépensé plus de 1 million de dollars pour mener 900 enquêtes qui ont abouti au licenciement de 383 employés, à raison de 1,100\$ à 1,200\$ à chaque cas. Or, avec ces programmes, nous pouvons soigner 2,000 à 2,500 personnes pour un coût de 850\$ qu'assume l'employeur.

Que vous vous en teniez strictement aux résultats ou que vous soyez un peu plus humain, peu importe, car, dans un cas comme dans l'autre, force vous sera de constater qu'on ne peut pas faire mieux que ce que nous avons fait en appliquant les recommandations du rapport REAP.

[Texte]

My point is that you may be at the crossroads whereby you have to tell the Canadian railroads and Canadian labour it is either/or. You sit down and negotiate with one another the same type of agreement we have with the CSX railroad in which, for the first time in the history of the industry, we have negotiated an agreement that deals specifically with testing, but that deals with it not punitively but therapeutically.

If we are interested in getting people out of the work site, we have to make this kind of approach and bring them back to a realization that we are part of the public. We work in that environment. Railroad workers do not want to see alcohol or drugs in the workplace, and the unions do not support it, regardless of what Richard Gates and Mr. Cromwell had to say at my last session with the U.S. Senate in Washington last month. They are not role models for the rail industry: one was an addict and the other was caught using marijuana.

We are here to offer our help because we have already marched down that road. Because of some of the problems we have had about random testing, we now spend most of our time in the courts and we do not want that. We have won two decisions now on random testing, one in a district court in Philadelphia about their SEPTA transit system. The judge said it was a major issue that must be decided by the unions through collective bargaining.

We also won the case in the Ninth Circuit in California that outlawed the mandatory random testing features of the FRA rules. It is going to the supreme court, but my point is that you should not follow the same paths here that we followed there. It is too costly, time-consuming and adversarial, and it does not address the problem.

The Chairman: That was a most interesting overview of a very large problem, Mr. Collins, and we thank you for coming. I am going to throw this open to questions from members.

Mr. Benjamin: I wonder if Mr. Leeson might say a few things about what is going on in St. Thomas in Canada. How many employees are involved; what are you actually doing; how many counsellors?

Mr. Bob Leeson (Member, CSX Employee Assistance Program, United Transportation Union): I have been an employee of CSX corporation for 35 years. At present a railroad conductor operates in Canada from St. Thomas to Detroit, St. Thomas to Buffalo and St. Thomas to Sarnia. I am a member of the Redblock committee on the Canadian subdivision.

[Traduction]

Vous en êtes peut-être arrivés à l'étape où vous devez dire aux sociétés de chemins de fer canadiennes et aux syndicats canadiens que c'est ça ou ça, et pas autre chose. Vous pourriez essayer de négocier avec eux le genre d'accord que nous avons signé avec la société CSX et selon lequel, pour la première fois dans l'histoire de cette industrie, nous avons réussi à nous entendre en ce qui concerne les essais, de façon non pas punitive, mais thérapeutique.

Il faut que nous réussissions à faire comprendre à ces gens-là qu'ils font partie de la société, qu'ils travaillent dans cet environnement. Les cheminots ne veulent pas de problèmes d'alcool ou de drogue au travail, et les syndicats non plus, quoi qu'aient dit Richard Gates et M. Cromwell lors de ma dernière comparution devant le Sénat américain, à Washington, le mois dernier. Ces deux-là ne sont un modèle pour personne dans cette industrie, car l'un était toxicomane et l'autre s'est fait prendre en train de fumer de la marijuana.

Nous sommes ici pour vous offrir notre aide, car nous avons déjà une certaine expérience de tout cela. Nous avons eu des problèmes avec les tests faits au hasard, si bien que maintenant, nous passons la plus grande partie de notre temps dans les tribunaux, ce que nous aurions préféré éviter. Nous avons obtenu gain de cause à deux occasions, notamment devant la cour de district de Philadelphie, au sujet de leur système de transport SEPTA. Le juge a décrété qu'il s'agissait d'une question importante, qui devait être tranchée par les syndicats au moyen de la négociation collective.

Nous avons également obtenu gain de cause pour l'affaire Ninth Circuit, en Californie, où le juge a qualifié d'illégaux les tests effectués au hasard qu'exigeaient les règlements de la FRA. L'affaire va être reportée devant la cour suprême, mais si je vous dis tout cela, c'est parce que je vous recommande de ne pas emprunter les mêmes voies que nous. C'est un gaspillage de temps, d'énergie et d'argent, et en plus, ce n'est pas efficace.

Le président: Vous nous avez fait un exposé extrêmement intéressant sur ce problème fort important, monsieur Collins, et nous vous remercions d'être venu. Nous allons maintenant passer aux questions que les députés veulent vous poser.

M. Benjamin: J'aimerais que M. Leeson nous dise ce qu'il pense de ce qui se passe actuellement à St. Thomas, au Canada. Combien y a-t-il d'employés? Qu'y faites-vous exactement? Combien y a-t-il de conseillers?

M. Bob Leeson (membre du comité d'aide aux employés de la CSX, Travailleurs unis des transports): Je travaille pour la CSX depuis 35 ans. À l'heure actuelle, un mécanicien conduit sa locomotive de St. Thomas à Detroit, de St. Thomas à Buffalo et de St. Thomas à Sarnia. Je fais partie du comité Redblock de la subdivision canadienne.

[Text]

[Translation]

• 1145

I would have to agree that 20 years ago we did have an alcohol problem on the railroad. Today, with the Redblock program, we do not have a problem either with alcohol or drugs—not on our railroad. Since this has been implemented we have not had a single Rule G case in Canada. We currently have approximately 250 employees in Canada.

Our committee is part of the Michigan division, which, I might add, represents about 2,500 employees, where at this time we have about 70 volunteers in the Redblock system. This will also please you, I believe, because we have also been able to help family members—not only the employees but also their families—in certain cases on the other side of the border.

At the present time, we have approximately 60 employees reporting for work in St. Thomas without any supervision, I might add. I really believe—as a Canadian citizen—I believe this is your answer to your drug and alcohol problem.

The Chairman: Well, Mr. Leeson, thank you.

Mr. Benjamin: Thank you, gentlemen. Mr. Collins, I wish we could have had you up here when the drafters of this bill and the department were doing their work because I think we would have got a much better bill.

Mr. Collins: I thank you but I think the question was that most of the times I came to Canada they were damn glad when I left.

Mr. Benjamin: We all appreciate what you have told us and we are happy Mr. Leeson is here too because Charlie Turner and a few others suggested you come up as well, Mr. Leeson.

I would like to ask both of you—I have asked this of other witnesses including the railway brotherhoods—do you think this bill should have a provision that would require the railroads to implement a negotiated employee assistance program?

Mr. Collins: I believe it is a very practical pursuit because, as I said, in the United States before the federal government came down with its propositions and putting federal rules into place, we were hung up in high centre. It was the threat of the rules themselves that eventually forced rail labour and rail management to recognize the need to do something for themselves if they were going to avoid much of the stringent application of rules from the federal government.

Let me also point out one thing to you about the mistakes the federal government made. Even when the federal government set in motion its program, it selected a site in Oklahoma City called Civil Aeromedical Institute as the lab site for doing the testing under the mandatory features of the rules. The testing site at Camby in Oklahoma City was eventually closed by the Federal Railroad Administration itself simply because of the fact the administrator of the program was indicted for malfeasance in office in the handling of the tests

Je reconnais qu'il y a une vingtaine d'années, nous avions un problème d'alcoolisme au travail. Aujourd'hui, grâce au programme Redblock, nous n'avons plus ni problème d'alcool, ni problème de drogue. Depuis l'entrée en vigueur de ce programme, il n'y a pas eu une seule infraction à la règle G au Canada. À l'heure actuelle, nous avons à peu près 250 employés au Canada.

Notre comité fait partie de la division du Michigan, qui représente à peu près 2,500 employés; le programme Redblock comptait à peu près 70 bénévoles. Il vous intéressera certainement de savoir que nous avons aidé non seulement les employés, mais aussi les membres de leur famille, qui, dans certains cas, se trouvaient de l'autre côté de la frontière.

À l'heure actuelle, il y a à peu près 60 employés qui se présentent au travail à St. Thomas sans aucune surveillance. Je suis absolument convaincu que c'est là la solution aux problèmes d'alcoolisme et de drogue.

Le président: Merci, monsieur Leeson.

Mr. Benjamin: Merci, messieurs. Monsieur Collins, il est vraiment dommage que nous n'ayons pas pu vous faire venir avant la rédaction de ce projet de loi, car on aurait pu ainsi avoir un bien meilleur texte.

Mr. Collins: Vous êtes très aimable, mais chaque fois que je viens au Canada, j'ai l'impression qu'ils ont hâte que j'en reparte.

Mr. Benjamin: Nous vous remercions tous de votre témoignage et nous sommes heureux que M. Leeson ait pu venir, car c'est Charlie Turner et quelques autres qui nous avaient proposé de vous inviter, monsieur Leeson.

Permettez-moi de vous poser une question que j'ai déjà posée aux autres témoins. Pensez-vous que ce projet de loi devrait obliger les sociétés de chemins de fer à mettre en place un programme négocié d'aide aux employés?

Mr. Collins: À mon avis, c'est tout à fait positif, car, comme je vous le disais tout à l'heure, avant que le gouvernement américain ne se décide à intervenir, nous étions coincés. C'est la menace de ces nouveaux règlements qui a finalement forcé les syndicats et les sociétés de chemins de fer à s'entendre pour mettre en place un programme, s'ils voulaient éviter les règles beaucoup plus strictes que le gouvernement fédéral allait imposer.

Permettez-moi de vous dire quelques mots des erreurs qu'a commises le gouvernement fédéral. Après avoir mis en place son programme, il a choisi de confier à un laboratoire d'Oklahoma City, le Civil Aeromedical Institute, la responsabilité des essais exigés par les règlements. La Federal Railroad Administration décida de fermer le laboratoire d'essai de Camby, à Oklahoma City, simplement parce que l'administrateur du programme avait été condamné pour malversation dans l'exécution des tests eux-mêmes. Le gouvernement a fini par mettre

[Texte]

themselves. The government finally had to end its relationship with Camby and use the University of Utah as the test site. Now, had the Government of the United States—had the Department of Transportation seen fit to blind test the lab site itself it might have discovered these things before they got to the point where they had to indict the administrator.

We have, on the CSX, on this railroad over here, what we call a system of double blinds. We use a third-party research institute that spikes samples of its own and sends them to the CSX. CSX puts them together with its own samples and sends them to Compucan, which is the lab site we use. Those spiked samples come back independently to that third-party research laboratory and they had better go out just exactly as they were sent out. Whether they are spiked for amphetamines or cocaine or for marijuana or anything else, they have to come back exactly as they were spiked by the third party. Now that is protecting the testing practices.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, so then all we need in the bill is the requirement of the railroads, in your view, to implement a negotiated employee assistance program. Failing that the government, under the Minister, will do it for them.

• 1150

Mr. Collins: You walk with a big stick.

The Chairman: Could you expand on that, whether it is a big stick or little stick? I got the drift of what you said about the potential threat of regulations. What legislative provision is there in the U.S.A. that has made you work this way?

Mr. Collins: The major thrust was the suggestion in 1974 that the Department of Transportation and the National Transportation Safety Board were beginning to insist that something be done within the rail industry because they felt the problem had been unaddressed for a long time. That is the point.

The Chairman: I understand that. There was a problem that had not been addressed, but where, in the U.S.A., can you point to the legislative enactment along the lines of Mr. Benjamin's question? There is none, is there?

Mr. Collins: There is none, but. . .

The Chairman: You have done it by negotiation and agreement, as I understand.

Mr. Collins: We also put a piece in the federal rules. It was a kind of swap-off when the rules were negotiated in 1986. We put a co-worker bypass agreement into subpart E of the federal rules. It was a swap the federal rail administration was willing to make with us to get that piece of legislation on the books.

Mr. Bennett: That was my understanding. Mr. Collins can continue.

[Traduction]

un terme à ses relations avec le laboratoire de Camby et a confié ces tests à l'Université de l'Utah. Or, si le gouvernement des États-Unis, et en l'occurrence le Département américain des Transports, avait cru bon de faire faire des tests anonymes, il aurait découvert le pot aux roses bien avant qu'on ne soit obligé de condamner l'administrateur.

À la CSX, nous avons ce que nous appelons un système à double anonymat. Nous faisons appel à une tierce partie, c'est-à-dire un institut de recherche, qui dope ses propres échantillons et les envoie à la CSX. Celle-ci les fait parvenir, avec ses propres échantillons, à Compucan, soit le laboratoire auquel elle fait appel. Les échantillons dopés sont renvoyés séparément à l'institut de recherche indépendant, exactement de la même façon qu'ils lui sont parvenus. Qu'ils aient été dopés avec des amphétamines, de la cocaïne, de la marihuana, ou quoi que ce soit, ils doivent être retournés tels quels. Cela permet donc de protéger les méthodes d'essai.

M. Benjamin: Monsieur le président, tout ce qu'il nous reste à faire, c'est de faire en sorte que le projet de loi oblige les sociétés de chemins de fer à mettre en place un programme négocié d'aide aux employés, sinon, c'est le gouvernement qui interviendra, par l'intermédiaire du ministre.

M. Collins: Il faut se montrer ferme.

Le président: Justement, nous conseillez-vous la massue ou le martinet? J'ai bien compris ce que vous vouliez dire quand on les menace d'imposer les règlements. Quelles dispositions législatives américaines vous ont décidés à procéder de cette façon?

M. Collins: C'est surtout lorsque, en 1974, le Département américain des Transports et le National Transportation Safety Board ont commencé à se demander ce qu'ils pouvaient faire pour résoudre ce problème qui sévissait depuis longtemps dans l'industrie ferroviaire.

Le président: Je comprends. Ce problème existait donc depuis un certain temps, et personne ne s'en était préoccupé. Mais j'aimerais savoir, suite aux questions de M. Benjamin, si des dispositions législatives ont été adoptées, et à quel moment?

M. Collins: Il n'y en a pas. . .

Le président: Par conséquent, vous avez tout obtenu par négociation et par entente.

M. Collins: Nous avons fait mettre quelque chose dans les règlements fédéraux. Lorsque les règles ont été négociées en 1986, on a réussi à obtenir un compromis en incluant une sorte d'entente entre collègues, *co-worker bypass agreement*, dans la sous-partie E des règlements fédéraux. C'est donc un compromis que l'administration fédérale était prête à accepter pour que la loi soit adoptée.

M. Bennett: C'est bien ce que j'avais compris. M. Collins peut continuer.

[Text]

Mr. Collins: He is sending signals to me.

Mr. Benjamin: But when the federal authority did try something on its own—somewhat arbitrarily—for the railroads, you are telling us it did not work.

Mr. Collins: It has not worked because we still have an industry that is half-pregnant. There are all kinds of programs in the U.S.A. I have been instrumental in working with an awful lot of them. But the difficulty is you have some good, some bad, and some in between. That goes back to the standards for EAPs.

If you are going to have an EAP that is nothing more than window dressing, you are not going to accomplish anything. That is good PR work, nothing else.

Mr. Benjamin: Do you think the negotiated plan CSX has would be a model for us to look at for railways here?

Mr. Collins: I think it is absolutely the best because it provides all the safeguards that come apart through the collective bargaining process between the two parties. We even provide for an oversight committee. I serve on the oversight committee of the CSX program, which oversees not only the operation of the program and handles the complaints, but oversees the test sites. In conjunction with that it was negotiated between the two parties in order to address the problems of drug or alcohol testing. Under the circumstances we have a mutual agreement as to how it is will be done, because we know it is going to be handled in a therapeutic rather than a punitive measure.

Mr. Benjamin: I notice you opened a real can of worms. It goes beyond the jurisdiction of this committee. That is the matter of licensing, standards, and equipment of scores of laboratories all over Canada. Our provinces give them business licences. The federal Department of Health and Welfare can do it. In fact, I suspect there is a mix of provincial jurisdiction, federal jurisdiction and nothing to do with the Department of Transport or this committee. It has to do with the Department of Health and Welfare and the provincial departments of Health and Welfare.

Mr. Collins: Let me give you a good example. Our first argument with the Southern Pacific Railroad was over a test site they were using at Rosevale, California. The only test they were getting from this centre was an original immuno-assay test. They were getting it for \$5.

There are no backups to that test and so for \$5 they were getting tests done which might have been positive or might not have been positive. They could not designate impairment or intoxication, but people were losing jobs over them. Unless you are going to take the assay tests and back them with confirmatory tests... even in the United States a pure assay test is not recognized as a test for a positive reaction to a drug.

[Translation]

M. Collins: Il m'envoie des signaux.

M. Benjamin: Mais quand l'administration fédérale a essayé d'intervenir arbitrairement, vous nous avez dit que cela n'avait pas marché.

M. Collins: C'est parce que l'industrie n'était pas bien organisée. Il y a toutes sortes de programmes aux États-Unis, et j'ai eu l'occasion de participer à bon nombre d'entre eux. Certains sont bons, d'autres ne le sont pas, et d'autres encore sont entre les deux. Cela nous ramène à la question des normes pour les programmes d'aide aux employés.

Si vous mettez en place un PAE qui n'est que pur artifice, vous n'arriverez à rien. Vous aurez fait un bon travail de relations publiques, c'est tout.

M. Benjamin: Pensez-vous que le programme négocié de la CSX pourrait nous servir de modèle?

M. Collins: C'est incontestablement le meilleur, car il contient toutes les garanties nécessaires. Il prévoit même un comité de surveillance, dont je fais partie. Ce comité non seulement a un droit de regard sur l'administration du programme, mais il examine les plaintes et surveille les laboratoires d'essai. De plus, un accord a été négocié entre les deux parties pour essayer de trouver une solution au problème des tests de drogue ou d'alcool. Cet accord détermine les procédures selon lesquelles ces essais seront effectués, et nous savons que l'objectif doit être thérapeutique, et non pas punitif.

M. Benjamin: Vous avez ouvert une véritable boîte de Pandore. Cela déborde un peu du mandat de notre Comité, puisqu'il s'agit de permis, de normes et des équipements utilisés dans des dizaines de laboratoires répartis dans tout le Canada. Ce sont les provinces qui leur accordent des permis d'exploitation, mais le ministère fédéral de la Santé peut le faire lui aussi. En fait, je crois qu'il s'agit d'une compétence partagée entre le ministère provincial et le ministère fédéral, mais le ministère des Transports n'a rien à voir avec ça, pas plus que notre Comité. Cela relève donc du ministère fédéral de la Santé et de ses homologues provinciaux.

M. Collins: Je vais vous donner un exemple. Les premières discussions que nous avons eues avec la Southern Pacific Railroad concernaient le laboratoire d'essai de Rosevale, en Californie, auquel elle faisait appel. Le seul test qu'elle faisait faire à ce laboratoire était l'immuno-essai original, au coût de 5\$.

Il n'y avait pas de double vérification et, par conséquent, pour 5\$, les tests pouvaient être positifs ou négatifs, mais ils ne pouvaient pas dépister une intoxication quelconque. Malgré tout, des gens étaient licenciés à cause de cela. Si vous voulez vous servir d'immuno-essais, il faut les faire confirmer par d'autres essais... Même aux États-Unis, la réaction positive d'un immuno-essai à une drogue n'est pas considérée comme un résultat valide.

[Texte]

Mr. Benjamin: That is only one of two that are used here. No others are done.

Mr. Collins: It is very difficult because you talk to toxicologists—I have talked to lots of them—and there is still that argument. You know if you have a blood-alcohol count that says 0.10, it is a statutory count for blood alcohol. How do you correlate that to drugs?

• 1155

There is no correlation between that standard of drugs. What standard do you set for drugs? Impairment? How do you prove impairment? What about the cross-reactivity of the drugs you have told me about—Motrin, Advil and the rest of it? That is why precautions have to be taken in the handling at the lab sites for the testing that is being done.

Mr. Benjamin: Finally, Mr. Chairman and gentlemen, the ones that get all the attention are alcohol and drugs. When there are a number of occupations on the railroads that are very stressful occupations causing all kinds of other difficulties, which result in other kinds of problems, such as stomach ulcers, heart attacks, high blood pressure and emotional problems, does your problem in the CSX address the problems of stress and the different categories of employment? Do you deal with it in terms of your individual employees, both the emotional or physical impairment, which can also include marital difficulties, or any other kinds of problems at home? Is that all covered as well in your work?

Mr. Collins: Yes. As a matter of fact, there is no sign on the door that says "alcoholics only". When somebody walks through the door and is troubled, whatever the troubles are, the counselling service in the railroad is bound to handle it.

It is true that we started with alcohol, and then we went to other drugs, because the hype of other drugs created a kind of mass hysteria that created the second war on drugs in the United States and things of that kind. It is true; the emotional problems I know of affecting people in the rail industry, on a measurable level, are something like three to four times those for drugs. Alcohol is probably seven to eight times worse.

Incidentally, you and the chairman sitting in the room use the second-highest drug that creates problems for people, and that is nicotine—alcohol and nicotine. I am not trying to persuade you not to smoke. I am just telling you, in the order of things, this is the way it comes.

Mr. Benjamin: You are sounding like my wife.

The Chairman: I thought we were going to get this from the Canadian Medical Association. That is why I held up on my big one this morning.

Mr. Benjamin: May I ask whether these counsellors are employees of the railroad, are on a retainer, are

[Traduction]

M. Benjamin: On n'en fait que deux ici.

M. Collins: Tout cela est très difficile, car même les toxicologues ne sont pas d'accord entre eux. Si vous avez un taux d'alcoolémie de 0.10, cela correspond à la teneur en alcool dans le sang. Comment pouvez-vous en faire autant avec les drogues?

On ne peut pas établir des normes semblables pour les drogues. Comment pouvez-vous prouver qu'il y a une intoxication? Et il se peut aussi que des médicaments comme Motrin, Advil et d'autres soient à l'origine de la réaction positive. C'est donc pour cela qu'il faut prendre des précautions dans les laboratoires d'essais.

M. Benjamin: Finalement, monsieur le président, les problèmes qui retiennent toute l'attention sont l'alcoolisme et la drogue. Pourtant, dans les chemins de fer, il y a un certain nombre de métiers qui sont extrêmement stressants et qui causent d'autres problèmes, comme les ulcères d'estomac, les crises cardiaques, un excès de tension, des problèmes psychologiques et cetera. Le programme de la CSX s'adresse-t-il aussi aux employés qui ont des problèmes de stress? Dans l'affirmative, vous occupez-vous uniquement des problèmes psychologiques ou physiques de l'employé, ou bien vous intéressez-vous également à ses problèmes conjugaux ou familiaux? Cela fait-il partie de votre travail?

M. Collins: Oui. En fait, il n'y a pas d'écriteau sur la porte indiquant «réservés aux alcooliques». Lorsque quelqu'un passe cette porte et qu'il a des problèmes, les conseillers sont là pour l'aider.

Il est vrai que nous avons commencé par traiter les problèmes d'alcoolisme, et qu'ensuite nous nous sommes également intéressés aux autres drogues, surtout à cause de cette espèce d'hystérie collective qu'a provoquée cette deuxième guerre entreprise par le gouvernement américain contre la drogue. Mais vous avez raison, les problèmes psychologiques dont souffrent certains cheminots sont parfois trois à quatre fois plus importants que les problèmes de drogue. Quand à l'alcoolisme, il est sans doute sept ou huit fois plus grave.

À propos, vous et le président du Comité consommez actuellement la drogue la plus toxique après l'alcool, je veux parler de la nicotine. Je ne cherche pas à vous convaincre de cesser de fumer, je vous dis simplement que c'est la drogue la plus toxique après l'alcool.

M. Benjamin: J'ai l'impression d'entendre ma femme.

Le président: Je m'attendais justement à ce que l'Association médicale du Canada me dise cela, tout à l'heure. C'est pour cela, d'ailleurs, que j'ai gardé mon gros cigare en réserve.

M. Benjamin: J'aimerais savoir si ces conseillers sont des employés de la société de chemin de fer, s'ils sont

[Text]

volunteers, or are paid? If so, who pays them, what does the program cost, and who foots the bill?

Mr. Collins: On the CSX, on his railroad, for example, the people are all professionals, not necessarily with railroad backgrounds, who are hired to perform a counselling role. There is a mixed bag. On some railroads, I suspect, the counsellors come from the ranks of rail employees who are recovering alcoholics. On all this you have a consortium. Smaller railroads will farm it out to somebody who specializes in EAPs.

Mr. Benjamin: For example, a recovering alcoholic, who, say, has been a locomotive engineer, who is recovering, may still be operating a locomotive, but there are certain times and periods when he will be doing counselling work instead and he still gets paid. Is that it?

Mr. Collins: If the railroad is small, obviously they do not use full-time counsellors, so they will use recovering alcoholics maybe on a voluntary basis. Among those 6,000 or 7,000 people we have on the prevention teams we have, there is a great mix. There are people who are recovering alcoholics. There are young people who are determined that alcohol and drugs are going to disappear or be controlled on the work site. There are wives of railroad workers who participate on the prevention teams. So there is a big mix. They are all involved in trying to prevent it.

Mr. Benjamin: The costs of the program, and there must be some—

Mr. Collins: They are usually borne by the railroads. We suggested that if the railroads will support the program, we will operate it for them. In all the Redblock material you see, there are union logos. The point is that we expect the industry to put the program in place, but we will be the functionaries to see to it that it is monitored out there on the work site.

Mr. Robichaud: You mentioned, sir, some figures of about \$1 million, and then you mentioned cost per—

Mr. Collins: Individual.

Mr. Robichaud: Would you run it by me again, please?

Mr. Collins: I said we had 84,000 alleged violations of rule G. For that, each side—labour and management—spent somewhere in the neighbourhood of \$500,000 to process 900 disciplinary cases to get rid of 383 people. That comes out to about \$1 million to handle 900 discipline cases to discharge 383 people.

• 1200

On the other hand, I said that when it came to the cost versus benefit on rehabilitating people, the cost-benefit ratio was something in the neighbourhood of \$1,200 to

[Translation]

bénévoles ou s'ils sont payés. Dans l'affirmative, qui les rémunère, combien coûte le programme et qui paie l'ardoise?

M. Collins: Pour ce qui est de la CSX, ces gens-là sont tous des professionnels, pas forcément dans l'industrie ferroviaire, mais ils sont recrutés comme conseillers. Par contre, ce n'est peut-être pas toujours le cas, et il se peut que dans d'autres sociétés de chemin de fer, les conseillers aient été recrutés parmi les cheminots qui ont eu jadis des problèmes d'alcoolisme. Les petites sociétés de chemin de fer préfèrent sans doute sous-traiter ce genre d'activité à quelqu'un qui se spécialise dans les programmes d'aide aux employés.

M. Benjamin: Un mécanicien de locomotive qui a réglé son problème d'alcoolisme, continuera peut-être à conduire sa locomotive, mais, régulièrement, on lui demandera de servir de conseiller auprès de ceux qui ont le même problème. Pendant ce temps-là, il sera payé. C'est cela?

M. Collins: S'il s'agit d'une petite société de chemin de fer, elle n'aura certainement pas de conseiller à plein temps et fera donc appel aux anciens alcooliques qui sont prêts à rendre ce genre de service. Parmi les 6,000 ou 7,000 personnes que comptent nos équipes de prévention, il y a un peu de tout. Il y a d'anciens alcooliques, il y a des jeunes qui sont convaincus que l'alcoolisme et la drogue doivent disparaître des lieux de travail, il y a aussi des femmes cheminots, et cetera. La condition de ces équipes de prévention est donc très variée.

M. Benjamin: Les coûts du programme. . .

M. Collins: Ils sont généralement assumés par les sociétés de chemin de fer. Nous avons dit que si elles étaient prêtes à le financer, nous pourrions nous charger de son exploitation. Pour ce qui est du programme Redblock, la documentation que vous avez devant vous porte l'emblème du syndicat. Nous demandons donc à la société de chemin de fer de mettre en place le programme, et nous nous occupons de son application.

M. Robichaud: Vous avez parlé tout à l'heure d'un million de dollars et vous avez ensuite indiqué que, par. . .

M. Collins: Par individu.

M. Robichaud: Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. Collins: J'ai dit que l'on avait rapporté 84,000 prétendues infractions à la règle. Chaque partie, patronat et syndicat, a dépensé à peu près 500,000\$ pour mener 900 enquêtes qui ont donné lieu au licenciement de 383 personnes. Donc, tout cela a coûté à peu près un million de dollars.

Ensuite, à propos du coût de la réadaptation, j'ai dit qu'il en coûtait 1,200\$ pour licencier un employé, alors qu'il n'en coûtait que 850\$, à l'époque, pour le réadapter.

[Texte]

discipline an individual versus \$850, at that time, for a rehabilitation effort.

The point was that while this problem cost these seven railroads something in the neighbourhood of \$110 million, very little money was being put into this EAP program. The CSX railroad probably put somewhere in the neighbourhood of \$2.5 million to \$3 million a year into that program.

The training that was done for this individual and everybody who performs in the provincial role is paid for by that company. We train people even more than the railroads are required under the federal rules to train supervisors.

The Chairman: I just wanted to ask one question. It is obvious, I guess, from what Mr. Leeson and you said about the CSX yourself. . . You said there were two things earlier. You said about any program there had to be the professionalism to it, so certainly the CSX program we had outlined the other day and amplified here by Mr. Leeson's presence today is a pretty professional program.

I did not quite understand your second point, which you said was going to be more controversial, that the federal government had to set up the criteria for the program.

Mr. Collins: It is the standards for the employee assistance programs. I said that if you are going to insist eventually that EAPs be set up over to address the problem, there have to be standards set to those EAPs. You cannot have one program in Nova Scotia that is a paper or window-dressing type of a program versus one that may be over here in Ottawa that is a really beneficial program with a degree of professionalism that does all the things necessary to make the program work. You have to have some third-party evaluation of the programs. You have to have some data to understand where you are at five years from now. We offer technical assistance to the railroads after we finish the REAP study.

Had those railroads utilized the data we had at the time of the REAP study, they could have looked on five years after we give them the REAP study and found out where they were at. But they refused to use it.

We do not have a cross-current; we do not have that flow of information within these programs to give us a broad picture or the kind of picture we need to prove their effectiveness. This is why I believe that standards have to be set in employee assistance programs. There have already been some approaches made to that, but there is no enthusiasm for it.

Mr. Clifford: There is no enthusiasm for it. I would like to just work on that for a minute because I see that in the United States, the Federal Railroad Administration has been taken to task with a court order. Who was involved in that? Who took them to task, do you know? What is your idea there?

[Traduction]

Pourtant, même si ce problème représentait pour les sept sociétés de chemins de fer un coût de l'ordre de 110 millions de dollars, elles n'étaient guère prêtes à investir dans le programme d'aide aux employés. La société CSX y a consacré de 2,5 à 3 millions de dollars par an.

C'est la société qui paie les activités de formation nécessaires, et à ce sujet, nous formons plus de superviseurs que les sociétés de chemins de fer ne sont tenues de le faire par les règlements fédéraux.

Le président: J'aimerais vous poser une question. Il me paraît évident, d'après ce que vous et M. Leeson avez dit au sujet de la CSX. . . Vous avez dit tout à l'heure qu'il fallait deux choses. D'abord, qu'il fallait des professionnels, et manifestement, ce programme CSX qu'on nous a présenté l'autre jour et dont M. Leeson a longuement parlé aujourd'hui est tout ce qu'il y a de plus professionnel.

Par contre, je n'ai pas très bien compris la deuxième chose dont vous vouliez nous parler. Vous disiez que cela allait être plus controversé, car c'est le gouvernement fédéral qui allait établir les critères du programme.

M. Collins: Je voulais parler des normes à établir pour les programmes d'aide aux employés. Si vous voulez que, par la suite, les PAE se généralisent, il faut établir des normes. Vous ne pouvez pas avoir un programme en Nouvelle-Écosse qui sera un pur artifice, alors qu'un autre, à Ottawa, sera vraiment un programme bénéfique, avec des professionnels, etc. Il nous faut donc établir un mécanisme d'évaluation de ces programmes par une tierce partie. Il faut également savoir où on en sera dans cinq ans. Après l'étude REAP, nous offrons une aide technique aux sociétés de chemins de fer.

Si celles-ci avaient utilisé les données que nous avons à l'époque où nous avons fait cette étude, elles auraient pu savoir où elles en seraient cinq ans plus tard. Mais elles ont refusé de s'en servir.

Les échanges d'informations ne se font pas dans les deux sens, et c'est pour cela que nous ne pouvons pas avoir une vue d'ensemble de tous ces programmes et savoir s'ils ont besoin d'être améliorés. Pour cette raison, j'estime que des normes sont nécessaires pour ces programmes d'aide aux employés. Certes, on a déjà fait quelques tentatives, mais sans grand enthousiasme.

M. Clifford: Vous dites bien: sans enthousiasme. J'aimerais m'attarder quelques instants là-dessus, car je constate qu'aux États-Unis, la Federal Railroad Administration a fait l'objet d'une ordonnance de tribunal. De quoi s'agissait-il? Qui en était à l'origine?

[Text]

Mr. Collins: I do not believe in that. I do not believe in South American justice where you line 20 men up against the wall and shoot them in order to get the one who has the problem.

Mr. Clifford: Is this how you hope to really make the point with the public regarding the alternative you have discussed here today with a small sample of 2,500 employees—215 in Canada and the rest in, I gather, Michigan?

Mr. Collins: On the CSX railroad?

Mr. Clifford: Yes.

Mr. Collins: There are 35,000 people.

Mr. Clifford: I thought you talked about a number of 2,500 people.

Mr. Collins: That is in Michigan.

Mr. Clifford: Of that group 250 are Canadian.

Mr. Leeson: That is true.

Mr. Clifford: With this, do I gather then that you are trying to take on the FRA to really show, not only them, but also the American public, that this alternative you have discussed today will ensure safety? Is this really what you are doing?

• 1205

Mr. Collins: Yes. Let me go back with a little history. We started with the Federal Railroad Administration to help design voluntary self-help EAP programs in the rail industry. They were part of that REAP study. As a matter of fact it was their money; the taxpayers' dollars in the States paid for that.

At no time in that prior early history with the Federal Railroad Administration did the Federal Railroad Administration or the administrators support the concept of random testing. They were opposed to mandatory random testing and they so put it right in their own reports. The testimony of John Riley himself testifies to that fact.

The political winds changed in Washington. They tacked to a new set of prevailing winds. They began then to push for the concept of random testing because this was part and parcel of the doctrine that came down from the White House on the second war on drugs. All we have told them is that we challenge random, no-cause mandatory testing not only because of the constitutional question involved, the fourth and fifth amendments, but also because of the right of the privacy of individuals under these circumstances. The third part was that you would destroy through random testing the support from the majority of the people we need to promote the programmes.

If we have all of those people working out there and you are going out with no-cause random testing on that

[Translation]

M. Collins: Je n'approuve pas cela. Je ne crois pas en une justice à la sud-américaine, qui vous permet d'abattre 20 hommes aligné contre un mur afin d'être sûr de ne pas manquer celui qui a un problème.

M. Clifford: Est-ce vraiment de cette façon que vous comptez convaincre le public des avantages du programme dont vous avez parlé aujourd'hui, avec ce petit échantillon de 2,500 employés, soit 215 au Canada et le reste au Michigan, je suppose?

M. Collins: Vous voulez parler des employés de la société CSX?

M. Clifford: Oui.

M. Collins: Elle emploie 35,000 travailleurs.

M. Clifford: Je croyais que vous aviez parlé de 2,500 employés.

M. Collins: C'est au Michigan.

M. Clifford: Et dans ce groupe, il y a 250 Canadiens.

M. Leeson: C'est exact.

M. Clifford: Vous servez-vous de cela pour démontrer à la FRA ainsi qu'au public américain que le programme dont vous avez parlé aujourd'hui permettra de garantir la sécurité? Est-ce vraiment là votre objectif?

M. Collins: Oui. Permettez-moi de revenir un peu en arrière. Nous avons démarré avec la Federal Railroad Administration pour permettre la création, dans l'industrie ferroviaire, de programmes volontaires d'aide aux employés. Il en était question dans l'étude REAP. De fait, il s'agissait de leur argent, de l'argent des contribuables américains.

A aucun moment, à cette époque, la Federal Railroad Administration ou les administrateurs n'ont appuyé la notion de test aléatoire. Ils y étaient opposés et ils l'ont dit dans leur rapport. Le témoignage de John Riley lui-même en fait état.

Le vent politique a tourné à Washington. On en est venu à de nouvelles façons de faire. On a commencé à exercer des pressions en faveur de la pratique du test aléatoire parce qu'elle faisait partie de la doctrine de la Maison blanche dans cette deuxième guerre contre la drogue. Nous avons simplement dit que nous étions contre le recours obligatoire à ce genre de test non seulement à cause des droits constitutionnels, à cause des quatrième et cinquième amendements, mais aussi à cause du droit à la vie privée qu'ont les particuliers dans ces circonstances. En troisième lieu, on a dit que cette mesure amènerait la majorité des gens à nous retirer l'appui dont nous avons besoin précisément pour promouvoir les programmes.

Prenons tous ces gens qui travaillent dans ce domaine, si on leur impose le test aléatoire, on sera incapable de les

[Texte]

large majority of the people, we are not going to be able to sell them the idea of working jointly in a self-help voluntary program.

Mr. Clifford: You realize why that has come about, I hope. You realize that—you call it a dictum or something from the White House—even in our country there is a tremendous expectation by people who travel to expect safety.

We have had witnesses here who work for railroads, and who have told us that they do not believe in any kind of alcohol or drug testing. They have sat right in those places and said they absolutely refuse to be involved with breathalizers or any of this kind of technology.

You are not saying this; I gather that. I am sure you are aware that the perception of Canadians—I do not know about Americans; I gather it is the same—is that engineers who run locomotives are not much different from airplane pilots or car drivers. How can you have different sets of standards?

Mr. Collins: First, we do not have a different set of standards. For one thing we do not believe railworkers have fewer constitutional rights than anybody else.

Secondly, we do not want an inebriated or an intoxicated or an impaired engineer or anybody else out there working on a railway. We want to design a program that will work. The workings of the programs we think are the ones best equipped to do the jobs are the ones we have set in motion with the CSX, through a testing agreement that agrees under the circumstances that this is what we will do on these occasions, and we will get people out of the work site.

For example, since we put this agreement in place on August 6, 1987, we have had 220 tests done under the CSX agreement. We have had 11 positives. Those 11 positives were removed from the work site and treated according to what directives the counsellors and the medical department on the CSX said was needed.

We are doing it. We are removing people from the work site because people out there do not want to work in that environment.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, there were a lot of Canadians who did not like random breathalyzer tests, feeling it was a real infringement on their rights, and there are many who still feel this. But I think there is a faster growing number of Canadians who see that it has cut down on accidents and death. Are they wrong in thinking that this application to a different mode of transportation is wrong?

Mr. Collins: You are wrong if you think breathalizers will address the problem of drugs. Breathalizers only address the problems of alcohol.

Mr. Clifford: We are talking about alcohol right now. You said it was the worst problem 20 years ago; you say it is not a problem any more.

[Traduction]

convaincre de travailler conjointement à un programme d'aide volontaire.

M. Clifford: Vous savez pourquoi, j'espère, les choses se sont passées ainsi. Vous prétendez qu'il s'agit d'une sorte de décret de la Maison blanche, mais même dans notre pays les gens qui voyagent veulent le faire en toute sécurité.

Nous avons entendu ici des témoins qui travaillent pour les chemins de fer nous dire qu'ils ne croyaient pas aux tests pour l'alcool ou les drogues, et qu'ils refusaient de façon catégorique l'alcootest ou tout autre genre de test.

Ce n'est pas ce que vous voulez, sans doute. Les Canadiens estiment—et c'est probablement la même chose pour les Américains—que les mécaniciens de locomotive ne sont pas très différents des pilotes d'avion ou des conducteurs d'automobile. Comment peut-on avoir des normes différentes?

M. Collins: Je vous répondrai premièrement que nous n'avons pas de normes différentes. D'abord nous ne croyons pas que les cheminots aient moins de droits constitutionnels que n'importe qui d'autre.

Deuxièmement, nous ne voulons pas de mécanicien qui soit en état d'ébriété ou dont les facultés sont affaiblies. Nous voulons un programme efficace. À notre avis les meilleurs programmes sont ceux que nous avons déjà dans la CSX, qui sont fondés sur un accord et qui retirent les gens de leur lieu de travail.

Depuis que l'accord à la CSX est entré en vigueur, le 6 août 1987, nous avons effectué 220 tests. Onze étaient positifs, les 11 personnes ont été retirées de leur lieu de travail et traitées selon les directives émises par les conseillers et les médecins conformément à l'accord avec la CSX.

Voilà ce que nous faisons. Nous retirons les gens du lieu de travail parce que les autres ne veulent pas travailler dans cet environnement.

M. Clifford: Monsieur le président, beaucoup de Canadiens n'ont jamais aimé les alcootests faits au hasard. Ils estiment qu'on transgresse leurs droits; leur apposition à ce procédé ne s'est jamais démentie. Beaucoup de Canadiens, de plus en plus nombreux, se rendent néanmoins compte que ces tests ont fait diminuer le nombre d'accidents et de morts. Ont-ils tort de croire que l'application de ce procédé à différents modes de transport n'est pas valable?

M. Collins: Si vous croyez que l'alcootest règlera le problème des drogues, vous vous trompez. L'alcootest ne vaut que pour les problèmes d'alcool.

M. Clifford: Nous parlons présentement d'alcool. Vous avez déclaré que c'était le pire problème il y a 20 ans, mais que ce n'est plus le cas maintenant.

[Text]

Mr. Collins: I did not say it was not a problem any more. I say a lot of the railroads will have those problems. It is how we address the problems that is important, and how we resolve them. You do not resolve them with rules that are treated differently.

• 1210

One of the problems with rule G in the rail industry over the years is that there was no standard approach to handling rule G.

Mr. Clifford: That is right. You did the walking test and everything else—this is what they told us—to determine whether you were under the influence of alcohol. They objected to any of the technology involved in breathalizers and that sort of thing. I do not quite understand why you are so against random testing. Should we tell Canadians it is one thing to be on the roads but a different thing to be on a railroad?

Mr. Collins: All I am trying to tell you, sir, is that from our experience in dealing with the question of no-cause or random testing, should you attempt to implement that, you are going to wind up in the courthouses to resolve the issue. I do not think that is the proper place to do it.

Mr. Clifford: We have done that already on the highways. They have been in the courts.

Mr. Collins: The highways are a bit different. You test when there is impairment. You do not just pull everybody off the highways and conclude, under the circumstances, that they are intoxicated. There have to be some visible signs of impairment or intoxication.

Mr. Clifford: No, they have random testing.

The Chairman: Anyway, Mr. Clifford, Mr. Collins is here from the U.S.A., whereas here, especially around Christmas time, we might try to catch either Santa Claus before Christmas Eve or other people who look like Santa Claus because they have been to a Christmas Eve party—there is that.

There has been dispute. Frankly, there is the real question that Mr. Clifford has mentioned. Many still feel that the public good—getting him off the streets or letting him leave his car, depending on how different jurisdictions interpret it—outweighs the infringement to the private person.

Mr. Clifford, there is no suggestion from the Minister's statement in this bill that there is random testing. I am going to ask him what his experience is in terms of post-accident testing and/or testing for reasonable cause.

Mr. Collins: We support probable cause. We support reasonable suspicion with the observation that it has to be articulated by someone who might consider that there is either impairment or intoxication of the individual. Even in reasonable-suspicion testing, in the FRA rules, there must be two supervisors present. One of them has to be

[Translation]

M. Collins: Je n'ai pas dit que ce n'était plus un problème actuellement. J'ai dit qu'un grand nombre de sociétés de chemin de fer ont ce genre de difficultés. Ce qui est important, c'est la façon d'aborder le problème et de le résoudre. On ne peut pas les résoudre si les règles sont traitées de façon différente.

Une des difficultés soulevées par la règle G dans l'industrie ferroviaire au cours des ans, c'est qu'il n'y a pas d'approche normalisée pour son application.

M. Clifford: C'est exact. On faisait marcher quelqu'un, par exemple—c'est ce qu'on nous a dit—pour savoir s'il était sous l'influence de l'alcool. Ils s'opposaient à toute autre technologie, notamment à l'alcotest. Je ne comprends vraiment pas la raison de cette opposition au test aléatoire. Doit-on dire aux Canadiens que les exigences de sécurité dans les chemins de fer ne doivent pas être les mêmes que sur la route.

M. Collins: Tout ce que j'essaie de vous dire, monsieur, c'est que, si on essaie d'imposer le test aléatoire on va se retrouver devant les tribunaux pour résoudre cette question, et je ne crois pas que ce soit vraiment l'endroit pour cela.

M. Clifford: Nous recourons déjà à ce procédé pour les autoroutes. La cause a été portée devant les tribunaux.

M. Collins: C'est différent pour les autoroutes. On effectue des tests dans les cas où il y a facultés affaiblies. On ne retire pas quelqu'un de l'autoroute pour conclure, dans ce cas, qu'il est en état d'ébriété. Il faut qu'il y ait des signes visibles de facultés affaiblies ou d'ivresse.

M. Clifford: Non, il y a aussi le test aléatoire.

Le président: De toute façon, monsieur Clifford, M. Collins est des États-Unis. Ici au Canada, surtout au temps des fêtes, nous essayons d'attraper les gens que célèbrent la veille de Noël—ou auparavant—voilà ce qui se passe.

Il y a eu conflit. Il y a aussi la question réelle qu'a soulevée M. Clifford. Beaucoup estiment que le bien public—retirer une personne de la rue ou lui faire quitter son automobile, selon l'interprétation qu'on en donne—l'emporte sur la violation du droit à la vie privée.

Monsieur Clifford, le ministre n'a jamais parlé de test aléatoire dans le cadre de ce projet de loi. Je vais lui demander ce qui a résulté des tests effectués après coup ou pour motif raisonnable.

M. Collins: Nous sommes d'accord pour qu'on effectue le test en cas de cause probable ou s'il y a des soupçons raisonnables, mais il faut à l'origine une personne estimant qu'il y a ébriété ou affaiblissement de facultés chez l'individu. Même dans lors de tests effectués pour des soupçons raisonnables, en vertu des règles de la FRA,

[Texte]

trained to determine whether or not to go through with the urine screen.

It is not the screening or the testing we object to so seriously—it is the results of it. If it is done for harassment, or for a disciplinary or punitive measure, we disagree with it. If it is done as a therapeutic or positive measure to address the problems, to get a person out of the work site to be treated for addiction or helped by an educational regimen, like a DWI-training program, we are for that.

The Chairman: Mr. Taylor, you had a short question and I hope there will be a short answer.

Mr. Taylor: It seems to me there are two ways of trying to control alcohol in industry. One is to tell employees they cannot do it or they are going to get fired. The other is the one you have been successful in, that is, enlisting the help of every employee to discipline himself. There is no better method than self-discipline.

I am not saying you can do that. You did not do that overnight. That took a lot of work, struggle, and patience, but I think it is a worthwhile objective to aim for in Canada: to get every railway employee to become an "inspector". Then you get real results. Your experiment proves that is exactly what you have done.

Mr. Collins: Too often people consider this a problem with the running trades only. Unfortunately, when it all started, it was aimed at the running trades. The REAP study says that a percentage of the running tradespeople had more problems than the others. The total number of problems existed in the non-op ranks. That problem has not been addressed very succinctly simply because they were preoccupied with taking care of the first problem first.

If you are going to solicit in the shops or wherever it might be, you need the kind of people you have suggested involved with the solution of the problem.

• 1215

Mr. Taylor: That is tremendous food for thought.

The Chairman: That is a great place to end up on a very positive note. I want to thank Mr. Collins, Mr. Bennett and Mr. Leeson for coming today. I understand why some people would like you to stay south of the 49th parallel because it was a joy to listen to you articulate the issue today. I imagine you would be a very aggressive articulator in other forums, representing the people you represent so well.

Mr. Bennett: We did bring up a video on the EAP program and since the time is short, perhaps we could

[Traduction]

deux surveillants doivent être présents, dont l'un doit être formé pour décider si l'on doit ou non procéder à l'analyse d'urine.

Ce n'est pas à l'analyse ou au test que nous nous opposons si sérieusement—c'est au résultat. Si c'est fait pour harceler quelqu'un, ou par mesure disciplinaire ou punitive, nous ne sommes pas d'accord. Si c'est fait de façon positive ou pour un motif thérapeutique pour s'attaquer à un problème, pour retirer une personne de son lieu de travail la traiter pour toxicomanie ou la faire bénéficier d'un programme d'aide comme le programme du DWI, nous serions d'accord.

Le président: Monsieur Taylor, vous vouliez poser une courte question, et j'espère que la réponse sera courte également.

M. Taylor: J'ai l'impression qu'il y a deux façons d'essayer de réprimer l'usage de l'alcool au sein de l'industrie. La première, c'est de dire aux employés qu'ils ne peuvent boire sinon ils seront renvoyés. L'autre, et c'est celle qui semble vous réussir, c'est d'obtenir l'aide de chaque employé pour qu'il se discipline lui-même. Il n'y a pas de meilleure méthode que l'autodiscipline.

Je ne dis pas qu'on peut le faire. Cela ne se fait pas du jour au lendemain. Il a fallu beaucoup de travail, de lutte, de patience, mais j'estime que l'objectif vaut la peine pour le Canada: obtenir que chaque employé des chemins de fer devienne un «inspecteur». De cette façon, on peut obtenir de vrais résultats. Votre expérience nous prouve que c'est exactement ce que vous avez fait.

M. Collins: Les gens pensent trop souvent qu'il s'agit d'un problème qui concerne uniquement le personnel roulant. Malheureusement, lorsqu'on a débuté, on a mis surtout l'accent sur ce domaine des transports. L'étude REAP souligne qu'un certain pourcentage du personnel roulant dans les transports a plus de problèmes que d'autres. Mais tous ces problèmes existent chez les autres employés. Si nous avons abordé le problème de façon très succincte, ce n'est pas seulement parce qu'on a voulu régler le premier problème.

Si l'on veut s'occuper des ateliers, entre autres, il faut le genre de personnes que vous avez suggéré pour tenter de régler le problème.

M. Taylor: Ça nous fera vraiment réfléchir.

Le président: C'est le bon moment de terminer sur une note positive. Je désire remercier M. Collins, M. Bennett et M. Leeson d'avoir comparu aujourd'hui. Je comprends pourquoi certains aimeraient que vous demeuriez au sud du 49^{ième} parallèle, car ce fut un plaisir de vous entendre discuter de cette question aujourd'hui. Je crois que vous seriez un participant très dynamique dans d'autres groupes, comme porte-parole des personnes que vous représentez si bien.

M. Bennett: Nous avons apporté un vidéo au sujet du programme EAP, et comme il reste peu de temps, nous

[Text]

leave it with the committee for viewing. I think it is important.

The Chairman: It is a 20-minute video. When we are locked in the room doing the clause by clause it might be a good time to look at it.

We now stand adjourned until Tuesday, April 12, at 9.30 a.m. when we will have the officials of the Department of Transport with us.

The committee adjourned.

[Translation]

pouvons peut-être vous le laisser pour le visionner plus tard. C'est important à mon avis.

Le président: Il s'agit d'une bande de 20 minutes. Lorsque nous nous serons cloîtrés pour faire l'étude article par article du projet de loi, ce sera peut-être le moment de le visionner.

La séance est levée jusqu'au mardi 12 avril à 9h30; nous accueillerons alors les hauts fonctionnaires du ministère des Transports.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Medical Association:

Athol Roberts, President;
Ernest Mastromatteo, Member, Sub-Committee on
Environmental and Occupational Health;
Normand Da Sylva, Director of Health Services.

From the Canadian Manufacturers Association:

Peter Benjung, Chairman of the CMA Rail Committee;

Charlie Comiskey, Chief Engineer, Procor Limited.

From the United Transportation Union:

Ron Bennett, Canadian Legislative Director;
Daniel Collins, Assistant General Secretary and
Treasurer;
Bob Leeson, Member, CSX Employee Assistance
Committee.

TÉMOINS

De l'Association médicale canadienne:

Athol Roberts, président;
Ernest Mastromatteo, membre du Sous-comité de
l'environnement et de la santé des travailleurs;
Normand Da Sylva, directeur des services de santé.

De l'Association des manufacturiers canadiens:

Peter Benjung, président du Comité ferroviaire de
l'AMC;
Charlie Comiskey, ingénieur en chef, Procor Limitée.

Des travailleurs unis des transports:

Ron Bennett, directeur législatif canadien;
Daniel Collins, secrétaire général adjoint et trésorier;
Bob Leeson, représentant législatif du Comité CSX
d'aide aux employés.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 57

Tuesday, April 12, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 57

Le mardi 12 avril 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of
railways and to amend certain other Acts in
consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant
certaines lois en conséquence

APPEARING:

Blaine A. Thacker,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker,
Secrétaire parlementaire du
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 12, 1988
(94)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Colin Churcher, Director General, Railway Safety; Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49.*)

Blaine Thacker made an opening statement and, with Colin Churcher and Dick McNeil, answered questions.

At 11:33 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 AVRIL 1988
(94)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Comparait: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire; Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.*)

Blaine Thacker fait une déclaration préliminaire, puis lui-même, Colin Churcher et Dick McNeil répondent aux questions.

À 11 h 33, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, April 12, 1988

• 0934

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. I just want to explain to members that we have the Parliamentary Secretary before us with his officials. From prior consultation I gather there are some people from Mr. Thacker's area who are here in town to follow the Parliamentary Secretary, who is a good friend and colleague of mine and a good colleague of all of us, through a committee sitting.

Before we get into the heavy work of the detailed study of the bill before us, Bill C-105, and in view of the fact that we are in this interesting area of parliamentary reform with which the committees will have to wrestle, perhaps even more so in a new Parliament, I am going to extend to Mr. Thacker the courtesy that I will give to all members if the circumstances apply. The Parliamentary Secretary has been more than diligent in following the work of this committee and giving his advice, knowing that we are the committee of Parliament and not members of the department. Members who do serve on this committee should be given the opportunity when opportunities arise to have a little piece of news clip from time to time before we get into any debate.

• 0935

On that basis I am allowing these little shots to take place when they are going to... I think the Parliamentary Secretary is going to introduce his officials. They may pan the committee and then we proceed to...

The clerk has told me that I should not be doing this. She has done her duty. I appreciate that this is breaking a little new ground, but so long as I am the chairman, I am prepared to extend the same privilege to any member. There should not be much serious objection unless members have an objection.

Mr. Benjamin: When the NDP candidate for Lethbridge—Foothills is nominated, I will bring him in and we will get some—

The Chairman: If you can find one, Mr. Benjamin. We do not extend it to candidates, nominated or unnominated, because that also presents problems from time to time. It is members in place on the committee.

It is nice to welcome you, Mr. Thacker. I know you have officials with you. We are in clause by clause on Bill C-105. I know you want to introduce your officials quickly and then I want to ask you the fundamental question, which might expedite the hearings of this committee, about what the government is prepared to do in terms of advancing amendments. It may help members who have their own amendments. We can get down to

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 12 avril 1988

Le président: Je vois que nous avons le quorum pour l'audition des témoins. Nous recevons le secrétaire parlementaire, accompagné des membres de son service. Je sais que des concitoyens de M. Thacker, qui est un bon ami à moi et à nous tous, sont venus assister à sa comparution devant le comité.

Avant d'entreprendre l'examen détaillé du projet de loi C-105, je vais me prévaloir de la réforme parlementaire à laquelle les comités doivent s'adapter—ce sera peut-être encore davantage le cas dans la nouvelle législature—et accorder à M. Thacker une faveur dont tous les autres députés pourront profiter prévaloir en situation analogue. Le secrétaire parlementaire a suivi nos travaux avec beaucoup d'assiduité et nous a offert ses vues, bien conscient que nous sommes ici à titre de membres d'un comité parlementaire et non pas à titre de fonctionnaires. Les membres du comité devraient pouvoir, lorsque l'occasion se présente, se faire filmer pour un bulletin d'actualité avant le début des délibérations.

Je vais donc permettre le tournage de quelques séquences... Le secrétaire parlementaire va nous présenter les membres de son service. Une prise de vue de l'ensemble du comité, après quoi...

La greffière m'a mis en garde contre ceci. Elle a fait son devoir. Je sais que nous innovons, mais je suis disposé, en tant que président, à en faire autant pour tous les membres du comité. Cela ne devrait pas faire de difficulté, à moins que les membres ne s'y opposent.

M. Benjamin: Lorsque le candidat du NPD pour Lethbridge—Foothills aura été désigné, je l'amènerai ici...

Le président: Si vous parvenez à en trouver un, monsieur Benjamin. Cela ne s'applique pas aux candidats, désignés ou pas, parce que cela crée d'autres difficultés. Cela ne vaut que pour les membres en bonne et due forme du comité.

Je suis heureux de vous recevoir, monsieur Thacker. Je vois que des fonctionnaires vous accompagnent. Nous en sommes à l'examen article par article du projet de loi C-105. Si vous voulez bien nous présenter brièvement les personnes qui vous accompagnent, je vous poserai ensuite à la question qui compte vraiment, dans l'espoir d'accélérer nos travaux, et qui est de savoir quelle est la position du gouvernement au sujet des amendements.

[Texte]

serious consideration of this bill because we have had the hearings and the debate.

In view of some very strong representations, especially from the City of Regina on the reinstatement of Part I and a few other areas, I hope this committee, in detailed clause by clause, is going to be able to resolve this matter and get it back to the House in an expeditious manner.

Mr. Blaine A. Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. I appreciate the privilege of coming before you again on Bill C-105. I think the witnesses showed that the consultation in drafting this bill was a very solid process. I think it is a good bill and the government is prepared to accept some further amendments, particularly those on which this committee can agree.

I have with me the officials who have worked on this or bill for many months. Victor Barbeau, the Assistant Deputy Minister of Surface Transportation, is with us and is prepared to answer questions. Mr. Colin Churcher, the Director General of Railway Safety, is also prepared to answer any questions members have. I also have with me Mr. Dick McNeil, the Director of Special Projects, and Paul Royer from the Department of Justice who is in the Transport Department as the Justice adviser. I am sure we will have many questions for each of our officials.

I have a brief statement on some of the general points, but I also have three more detailed documents, the working papers that I asked the officials to put together to go through the proposed amendments clause by clause, giving the amendments proposed by each witness.

I apologize to my colleague because these are my working documents and they are in English only. My wife took me away on a holiday and I was not able to get back to go through them and approve them for the officials in time for them to be translated into French. I just got back yesterday. I ask the committee if they would be prepared to accept these working documents.

The Chairman: You use them as working documents and we cannot accept them as distributed by the committee because they are only in unilingual form, but if members want to avail themselves of them, they can.

Mr. Thacker: I believe it is very good because it goes through clause by clause. It gives the proposed amendment by the witness, the comments from our officials and a yes or no on the ones we can prepare to accept. I think members will be delighted about the number of yeses.

This document flows out of the good work and many questions asked of the witnesses by the members of this committee. Under parliamentary reform, it is our desire to accept as many witnesses as possible.

[Traduction]

Cela pourra être utile aux députés qui songent eux-mêmes à des amendements. Nous pouvons passer à l'examen proprement dit du projet de loi étant donné que les audiences et les délibérations ont déjà eu lieu.

Vu les instances très vigoureuses, notamment de la ville de Regina, sur le maintien en vigueur de la Partie I et de quelques autres dispositions, j'espère que nous arriverons à trancher la question et pourrions renvoyer le projet de loi à la Chambre dans les meilleurs délais.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président et messieurs les membres du comité. Je suis honoré de pouvoir comparaître à nouveau au sujet du projet de loi C-105. Les témoins ont montré toute la valeur du processus de consultation à l'occasion de la préparation de ce projet de loi. Je suis convaincu qu'il s'agit d'un bon projet de loi et je peux vous dire que le gouvernement est disposé à accepter d'autres amendements, notamment ceux qui font l'objet d'un consensus au comité.

Je suis accompagné des fonctionnaires qui travaillent à ce projet de loi depuis de nombreux mois. M. Victor Barbeau, sous-ministre adjoint, Groupe de surface, pourra répondre aux questions. M. Colin Churcher, directeur général de la sécurité ferroviaire, est lui aussi disposé à répondre à vos questions. M'accompagnent aussi M. Dick McNeil, directeur des projets spéciaux et M. Paul Royer, du ministère de la Justice, conseiller juridique au ministère des Transports. Je suis sûr que vous aurez beaucoup de questions à leur poser.

J'ai une courte déclaration sur certaines des questions d'ordre général, et j'ai aussi trois documents plus détaillés. Il s'agit des documents de travail que mes collaborateurs ont préparés en vue de l'examen article par article des amendements proposés. On y retrouve les amendements proposés par chaque témoin.

Je m'excuse auprès de mon collègue du fait que ces documents ne soient qu'en anglais. Il s'agit de documents de travail. Mon épouse m'a emmené en vacances et je n'ai pas pu revenir à temps pour les passer en revue et les approuver avant de les faire traduire en français. Je suis revenu hier seulement. Je me demande si le Comité serait disposé à les accepter à titre de documents de travail.

Le président: Ce sont vos documents de travail et nous ne pouvons pas considérer qu'ils ont été déposés au comité parce qu'ils sont unilingues. Les membres peuvent s'en servir s'ils le désirent, toutefois.

M. Thacker: Ce document est très utile parce qu'on y passe en revue tous les articles. On retrouve l'amendement proposé par le témoin, les observations des fonctionnaires et une réponse par oui ou par non sur l'opportunité de l'accepter. Vous serez heureux, je crois, du nombre de réponses positives.

Ce document est le fruit du travail de qualité et des nombreuses questions posées aux témoins par les membres du Comité. Dans l'esprit de la réforme parlementaire, nous souhaitons entendre autant de témoins que possible.

[Text]

[Translation]

• 0940

Before I go into my general comments might I bring greetings from our two new Ministers, Mr. Bouchard and Mr. St. Germain. They are not briefed on Bill C-105 and they do not pretend to be briefed on Bill C-105. They have asked me to pass on to you their greetings and the fact that they are more than willing to accept any sensible amendments that this committee will come up with.

The Chairman: Did the ex-Minister take all his staff and did the new Ministers bring their staff? Are we in that situation?

Mr. Thacker: Yes. There is no carry over of non-political staff at all, Mr. Chairman.

The Chairman: That is an interesting situation.

Mr. Thacker: That is why parliamentary reform gives the power to the committees, and Ministers are inclined to accept it.

Now in terms of some of the more general statements, Mr. Chairman, on clause 112, which deals with the repeal of the Railway Relocation and Crossing Act, the Minister is more than prepared to accept the retention of Part I and the Justice officials are drafting the appropriate amendments.

We do not have the package of specific legal amendments and I am afraid we will not have them until perhaps tomorrow afternoon or Thursday morning, but the documents I am handing out to you show the ones that are being prepared and I think it will be sufficient for members to know. So that will deal with clause 112.

The Chairman: I have just been handed three documents. Are you following one of them?

Mr. Thacker: I am not following any of them at the moment, Mr. Chairman. I am picking out the major items that I think the committee would be interested in. Within the package are the more detailed ones.

The second major area is clause 41 dealing with offences. The government is prepared, if the committee wishes, to have the fines increased to an amount that the committee might itself agree to. I know M-TRAC suggested \$100,000. I think the only point we would put out to you is that these fines can be levied every single day, so even \$50,000 over three or four days turns out to be quite a large amount, but if the committee wants to increase it, we do not have any objections.

In clause 44, the Railway Safety Consultative Committee, the government is certainly prepared to see the committee add three new members if it wishes. The officials have suggested adding a clause that would add the word "communities" to it, although the committee itself might want to put "The Federation of Canadian Municipalities". There are some advantages to the word

Avant de passer à mes observations d'ordre général, je tiens à vous transmettre les salutations de nos deux nouveaux ministres, MM. Bouchard et St. Germain. Ils ne sont pas des spécialistes du projet de loi C-105 et ne prétendent pas l'être non plus. Ils m'ont demandé de vous transmettre leurs salutations et de vous dire qu'ils sont tout disposés à accepter les amendements raisonnables que le comité voudra proposer.

Le président: L'ancien ministre a-t-il emmené tout son personnel et les nouveaux ministres ont-ils amené leurs propres collaborateurs? C'est ce qui s'est passé?

M. Thacker: Oui. Il ne reste plus de personnel non politique, monsieur le président.

Le président: Comme c'est intéressant.

M. Thacker: La réforme parlementaire confère des pouvoirs aux comités et les ministres le reconnaissent.

Passons maintenant aux questions d'ordre général, monsieur le président. En ce qui concerne l'article 112, qui porte sur l'abrogation de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements des chemins de fer, le ministre est tout disposé à accepter le maintien de la Partie I, et les autorités du ministère de la Justice sont en train de rédiger les amendements nécessaires.

Nous n'avons pas l'ensemble des amendements en termes juridiques et je crains que nous ne les ayons pas avant demain après-midi ou jeudi matin, mais les documents qui sont en train de vous être distribués montrent quels amendements sont en préparation, ce qui devrait suffire aux députés. Voilà qui règle le cas de l'article 112.

Le président: On vient de me remettre trois documents. Êtes-vous en train d'en suivre un en particulier?

M. Thacker: Pas en ce moment, monsieur le président. Je signale seulement les points qui intéressent probablement le comité. Les documents contiennent les amendements plus détaillés.

Le deuxième point important porte sur l'article 41, relatif aux infractions. Si le Comité le souhaite, le gouvernement est prêt à porter les amendes à la somme que déterminera le Comité. Je sais que M-TRAC a suggéré la somme de 100,000\$. La seule chose que nous avons à signaler, c'est que ces amendes peuvent être imposées pour chaque jour d'infraction, de telle sorte que même une somme de 50,000\$ sur une période de trois ou quatre jours aboutit à une somme considérable. Mais si le Comité veut majorer l'amende, le gouvernement ne s'y oppose pas.

En ce qui concerne l'article 44, au sujet du Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, le gouvernement veut bien laisser le comité y ajouter trois nouveaux membres, si tel est son vœu. Les fonctionnaires ont suggéré d'insérer un nouvel alinéa pour ajouter le mot «localités», même si le comité pourrait préférer parler de la «Fédération canadienne des maires et des municipalités».

[Texte]

“communities” over FCM, just given the fact that things might change in the future. We are prepared to have a member added to cover the public interest. We were thinking of someone with a broad view such as M-TRAC or perhaps Transport 2000 as well as leaving the two to four members that the Minister can add, who can then again strengthen it.

The third one would be to add a second member from labour, to have a total of two from the CRLA. Our comments vis-à-vis getting into any other specific union by way of statute is that it might cause problems within the labour movement itself. Perhaps the committee would be wise just to agree on two from the CRLA and let them decide amongst themselves. The committee can work that out.

The major area though, I guess, relates to drugs and alcohol. As members know, the bill does deal partially with that in that it extends the Criminal Code to railways; subparagraph 18.(1)(c)(iv) adds a clause dealing with regulations to give more strength to rule G.

The task force reported on the problems clearly of alcohol and drugs in the railway system. The report actually set out, as I recall, some six areas which could be acted upon in terms of pre-employment and random testing.

The former Minister, Mr. Crosbie, indicated that his own personal preference would be to act after an accident or for just cause. The other areas would be left to the more broad review being done by Mr. Epp.

Now we have run into a problem even if the committee wanted to act after an accident or for just cause. Our Justice officials simply have not been able to address it. They say they would need a lot more time because it is just not that easy in a statute like this to start putting in whole sections that deal with human rights and the Charter implications.

• 0945

I am therefore coming before you to ask if the committee would consider not making any changes to the bill in terms of the drugs at this point, other than the extension of the Criminal Code and clause 18. I would like you to make a report that will go to Mr. Epp and the Ministers to be used as part of that broader government strategy to come in with the policy. Many of the changes might well come to the Canada Labour Code so that it applies to the whole federal spectrum rather than just the Railway Safety Act.

I am here to say that it is a very serious problem. I know members want to move on it. But the practicalities

[Traduction]

Il vaudrait peut-être mieux mettre le mot «localités», de préférence à «Fédération», les choses risquant de changer dans l'avenir. Nous acceptons d'ajouter un membre appelé à défendre l'intérêt public. Nous songions à un représentant ayant une vue d'ensemble, comme M-TRAC ou peut-être Transport 2000 et, pour consolider le comité, à conserver les deux à quatre membres que le ministre peut choisir.

Nous pourrions aussi ajouter un deuxième membre venant des syndicats pour porter à deux le nombre total de représentants de l'ASCC. L'inclusion par voie législative d'un autre syndicat nommément désigné pourrait susciter des difficultés entre les syndicats eux-mêmes. Il vaudrait peut-être mieux que le comité se contente d'accepter qu'il y ait deux membres de l'ASCC et laisser à l'Association le soin de choisir elle-même. Je laisse la décision au comité.

La question principale, cependant, c'est celle des drogues et de l'alcool. Comme les députés le savent, le projet de loi s'occupe en partie de la question dans la mesure où il assujettit les chemins de fer au Code criminel; l'alinéa 18.(1)c) renferme maintenant une disposition relative aux règlements qui porte sur cette question et qui rend plus de sévère la règle G.

Le groupe de travail a bien fait état de l'alcoolisme et de la toxicomanie dans les chemins de fer. Si je ne m'abuse, le rapport parlait de six domaines d'intervention en matière de dépistage aléatoire et avant l'embauche.

L'ancien ministre, M. Crosbie, a dit quant à lui préférer intervenir après un accident ou lorsqu'il y a un motif valable. Les autres domaines d'intervention feraient partie plutôt de l'étude plus vaste effectuée par M. Epp.

Toutefois, nous avons rencontré des difficultés même si le comité voulait intervenir après un accident ou pour un motif valable. Les autorités du ministère de la Justice n'ont tout simplement pas réussi à régler la question. Ils nous disent qu'il leur faut beaucoup plus de temps parce qu'il est très difficile, dans une loi comme celle-ci, d'insérer de larges passages ayant des ramifications sur les droits de la personne et la Charte des droits.

Je viens donc demander ici au Comité de ne pas apporter de modification au projet de loi en ce qui concerne les drogues, outre l'application élargie du Code criminel et l'article 18. J'aimerais que vous prépariez à l'intention de M. Epp et des ministres un rapport qui pourra servir à la stratégie plus vaste que le gouvernement compte adopter dans le domaine. Il se peut fort bien que des modifications soient apportées au Code canadien du travail de manière à ce que cela s'applique à l'ensemble du secteur de compétence fédérale et non seulement à ce qui tombe sous le coup de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Je conviens qu'il s'agit d'un problème très grave. Je sais que les députés veulent passer aux actes. Mais, dans la

[Text]

of trying to figure out how to do it in one statute, and to draft all the safety precautions to deal with human rights, were overwhelming.

Mr. Belsher: Would the Minister bring it in for third reading himself, if we were to make a strong enough recommendation on that at report stage?

Mr. Thacker: I am afraid there would not be time. The Justice people need a lot of time on it.

The Chairman: We would be breaking new ground if we got into this in a substantive way, breaking much new ground on a very complex issue. Are you suggesting that there is to be nothing from the government at the moment? We as a committee will be discussing the evidence. But on the approach of the EAP, is there anything like a carrot, a carrot rather than a stick, in the bill on the Employee Assistance Program?

Mr. Thacker: At this point, there would be nothing from the government on that. I know some members would like the government to be funding the EAP. But our view is that this should be left to the railways to do. The minute we move in as a government providing money for the railways, there are all sorts of other areas we would have to move into as well.

In fact, if the committee goes back to its original order of reference, you have Bill C-105 as a legislative committee, in terms of the bill as passed at second reading. Because the report had come in January from the task force, the Minister also asked for a special reference to you, more in your capacity as the standing committee. While you were hearing the witnesses on Bill C-105, he wanted you to take their evidence on the drugs. In your capacity as a standing committee, you might have some strong recommendations flowing out of the witnesses. But it was not ever the intention to have major changes in additions to the bill. Indeed, it may be procedurally impossible to put in whole sections that would deal with human rights and Charter protections.

The Chairman: I understand the time problem of getting into this area in a more substantive way. But we have had a lot of evidence on the EAP situation. Anyway, we will be discussing that. Even with the present wording of the bill, I do not think it is inconceivable. I do not know what Justice would think of having something in there on EAP that is a carrot or a stick held out for the railways. While it would obviously be a cost to the railways, I think the evidence is pretty clear that any successful EAP program is going to save money over the long term.

Anyway, we will be debating this. But I am very interested so far at the accommodation of the government in listening to the evidence. You are going to help our

[Translation]

pratique, c'est une tâche immense que de trouver la façon de s'y prendre dans une seule loi et de mettre en place toutes les précautions nécessaires en matière de droits de la personne.

M. Belsher: Le ministre ferait-il lui-même cette proposition en troisième lecture si nous en faisons la recommandation en termes vigoureux au moment du rapport à la Chambre?

M. Thacker: Je crains que le temps ne manque. Les juristes ont besoin de beaucoup de temps.

Le président: Nous serions en terrain vierge si nous nous lançons là-dedans, et il s'agit d'une question très complexe. Nous dites-vous que rien ne sera fait par le gouvernement à ce stade-ci? Le comité, lui, discutera des témoignages. Mais en ce qui concerne les programmes d'aide aux employés, ne pourra-t-on pas mettre quelque chose dans le projet de loi, une carotte plutôt qu'un bâton?

M. Thacker: À ce stade-ci, le gouvernement ne prendra aucune mesure dans cette question. Je sais que certains membres voudraient que le gouvernement finance les PAE. À notre avis, cette responsabilité revient aux chemins de fer. Dès lors que le gouvernement versera de l'argent aux chemins de fer, il sera obligé d'intervenir dans une foule d'autres domaines.

De fait, si le Comité se reporte à son mandat initial, le projet de loi C-105 vous a été confié en votre qualité de comité législatif chargé d'étudier un projet de loi sous la forme où il a été adopté en deuxième lecture. À cause de la publication du rapport du groupe de travail en janvier, le ministre vous a aussi confié un mandat spécial en votre qualité de comité permanent. Lors des auditions sur le projet de loi C-105, vous avez choisi d'entendre des témoignages sur les drogues. À titre de Comité permanent, vous voudrez peut-être formuler des recommandations vigoureuses par suite de ces audiences. Cependant, il n'a jamais été question d'apporter des modifications en profondeur au projet de loi. À vrai dire, il est peut-être impossible du point de vue de la procédure d'ajouter des sections entières ayant une incidence sur les droits de la personne et les protections offertes par la Charte.

Le président: Je vois que le temps manque pour intervenir comme il se doit dans ce domaine. Par contre, nous avons entendu beaucoup de témoignages sur les PAE. Enfin, nous allons en discuter. Même avec le projet de loi sous sa forme actuelle, la chose n'est pas inconcevable. Je ne sais pas ce que le ministère de la Justice penserait d'y inclure quelque chose sur les PAE qui soit une carotte ou un bâton pour les chemins de fer. Même si cela représente une dépense pour les chemins de fer, les témoignages ont bien montré, je crois, qu'un bon PAE est une source d'économie à long terme.

Quoi qu'il en soit, nous allons en discuter. Mais je suis très heureux de la souplesse du gouvernement face à ce qui a été proposé en audience. Vous allez faciliter nos

[Texte]

work, I think, in some of the things you have already mentioned, if there is going to be movement.

Mr. Thacker: Mr. Barbeau is reminding me that if the committee had a strong recommendation, it would let him and his other officials go back to the unions and railways and work together over the summer to try to come up to an agreed package. Everyone is agreed that we need to have action in it. The problem is whether we really have the skills and the ability to put it into this bill without a consultation process as well. So we are premature, even though it is a serious problem.

Now the other amendments are in the three packages. Look at the one that says "by clause". It is the one that has 19 pages to it, the thicker one. It goes through each clause, giving the proposed amendment and the one who proposed it. It gives the comments of our officials, and then a yes or no, as to the ones we are or are not prepared to accept.

• 0950

The other two documents are really correspondence from Mr. Churcher to Mr. Royer in Justice and actually set out in more legal detail the deletion of a word and the insertion of another word. Mr. Chairman, I think we might just quickly run through those documents.

Mr. Benjamin: What is ACR?

Mr. Thacker: Algoma Central Railway.

Mr. Chairman, we could perhaps go through the "yes" items more quickly because I think those are the ones the members are interested in.

The Chairman: Mr. Secretary, is this the document you referred to that is in English only? Is this your working document?

Mr. Thacker: Yes. This is my working copy.

The Chairman: As we found in a few other bills we are presently considering, sometimes there can be a different interpretation in the translation. I think it would be good for the committee if perhaps you would run through these. The members of the committee will want to comment on what you have said, but I just wonder how far we should go. The committee's desire is to work efficiently and digest this in the form you have given us—as we requested it. It is not an official document of the committee yet. Members can digest it, and then later this week or next week we can definitely get into clause by clause. That is what I wanted to throw out to the committee.

[Traduction]

travaux si des progrès sont réalisés dans les cas que vous venez d'évoquer.

M. Thacker: M. Barbeau me rappelle que si le comité formulait une recommandation vigoureuse, lui et ses collègues s'estimeraient mandatés pour s'entretenir à nouveau avec les syndicats et les chemins de fer pendant l'été dans le but de s'entendre sur un ensemble de mesures. Tout le monde s'entend sur la nécessité d'agir. La difficulté, c'est de savoir s'il est humainement possible de prendre des mesures dans ce projet de loi sans consultation préalable. Ce serait donc prématuré, même si le problème est grave.

Quant aux autres amendements, ils se trouvent dans les trois documents. Reportez-vous à celui qui est intitulé «By clause». C'est le plus épais, celui qui fait 19 pages. On y indique chaque article, chaque amendement proposé ainsi que son auteur. On retrouve les observations des fonctionnaires, puis un oui ou un non pour indiquer ceux que nous sommes disposés à accepter.

Les deux autres documents ne sont en fait que de la correspondance entre M. Churcher et M. Royer du ministère de la Justice, et vous y retrouverez une discussion plus détaillée de la suppression d'un terme et de son remplacement par un autre. Monsieur le président, je pense que nous pourrions rapidement commenter le contenu de ces documents.

M. Benjamin: Que veut dire ACR?

M. Thacker: Algoma Central Railway.

Monsieur le président, nous pourrions peut-être rapidement passer à la discussion des «oui», puisque c'est cela qui, je pense, intéresse plus particulièrement les membres du Comité.

Le président: Monsieur le secrétaire parlementaire, s'agit-il du document dont vous dites qu'il n'existe qu'en anglais? Est-ce bien cela votre document de travail?

M. Thacker: Oui.

Le président: Comme nous nous en sommes déjà aperçus à propos d'autres projets de loi dont nous discutons présentement, il peut arriver que la traduction donne lieu à des problèmes d'interprétation. Néanmoins, je pense qu'il peut être intéressant pour le comité que vous nous commentiez ce document. Je ne sais pas jusqu'où nous pouvons aller, mais je pense que les membres du comité auront un certain nombre de choses à vous dire. Je pense que l'efficacité est l'objectif premier du comité et qu'il veut assimiler ce document sous la forme où vous l'avez présenté... puisque c'est nous qui nous l'avons demandé. Pour le moment, ce n'est pas un document officiel du Comité. Les membres du comité pourront donc en faire usage puis, cette semaine ou la semaine prochaine, nous passerons carrément à la discussion article par article du texte. Voilà ce que je suggère.

[Text]

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I rather think there would be some advantage in going through the ones marked "yes", so we know exactly what the government is prepared to accept. That may eliminate a lot of amendments proposed by the committee.

If we go through the "yes" group, I think it gives us a pretty good idea of how far the government is prepared to go. Then we can go back to the "no" group and see if we agree or disagree with what the government has suggested. I do think there is an advantage in knowing what the government is bringing in. Then we do not have to worry about those particular sections.

Mr. Benjamin: Rather than jumping back and forth, why do we not go through them in order and get the explanation for both the "no" and the "yes" groups? Since the Parliamentary Secretary and the officials all seem to be in such a good amenable mood, maybe some further discussion and argument might persuade them to change their minds on some of the "no" items.

The Chairman: In other words, go through in a seriatim form to see how convincing their "no" is.

Mr. Benjamin: Yes, to see if it washes or not.

M. Robichaud: Monsieur le président, je suis prêt à prendre en considération le document qui nous a été soumis. Même s'il n'était écrit qu'en français seulement, je crois que c'est un document qui pourrait certainement nous aider et accélérer le travail du Comité. Donc, pour accélérer un peu notre travail, je suis consentant à l'accepter dans sa forme actuelle.

The Chairman: As I say, we do not breach all things. We have breached a few things to start with, however. We are considering this not as a committee document but a working document which just happens fortuitously to be in front of us. As Mr. Robichaud states, I think it would be good to see how far we could go. I see you paraphrase your arguments, but if you just throw it out we will know where you stand. We hope to get through it, so we will then be in a better position when we get to clause by clause.

Mr. Thacker: Yes. Mr. Chairman, for the ones marked "yes", the officials will be giving us the legal wording of the amendments. If you would not mind just canvassing members as to when they might have their amendments in, our officials would like to have some time to prepare the arguments for and against the members as well.

• 0955

The Chairman: This is a catch-22 situation. We are hopping back and forth, because we wanted to see what

[Translation]

M. Taylor: Monsieur le président, je pense effectivement qu'il y aurait du bon à discuter d'abord des «oui», pour que nous sachions exactement ce que le gouvernement est prêt à accepter. Cela permettra de se débarrasser dès maintenant de tout un tas d'amendements proposés par le comité.

Si donc nous passons en revue la liste des «oui», nous aurons une assez bonne idée des intentions du gouvernement. Nous pourrions ensuite passer aux «non», pour voir si nous sommes ou non d'accord avec les explications du gouvernement. Je pense effectivement qu'il serait bon de savoir ce que le gouvernement compte accepter; après quoi, nous n'aurons plus à nous soucier de ces articles-là.

M. Benjamin: Mais ne serait-il pas plus simple de suivre les choses dans l'ordre, et de lire aussi bien ce qui est marqué dans «non» que dans «oui»? Puisque le secrétaire parlementaire et les hauts fonctionnaires semblent les uns et les autres bien disposés, peut-être certains arguments réussiront-ils à les faire revenir sur leurs refus.

Le président: Autrement dit, vous proposez que l'on suive l'ordre du document pour mesurer le poids de leurs arguments?

M. Benjamin: Oui, pour voir si tout cela se tient.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I am willing to consider the document that was distributed to us. Even if it were in French only I think it could certainly help expedite the work of this Committee. Under those circumstances I am willing to accept it in its present form.

Le président: Comme je le disais il ne s'agit pas ici d'infraction de notre règlement à proprement parler. Même si nous avons commencé par quelques petites entorses à notre façon habituelle de procéder, disons qu'il s'agit ici d'un document qui n'est pas un document officiel du comité, mais simplement d'un document de travail que le hasard nous a mis entre les mains. Et pour revenir à ce que disait M. Robichaud, voyons jusqu'où cela nous permettra d'aller. Je vois que vous donnez un certain nombre d'explications à vos prises de position, mais si vous vouliez nous en parler de vive voix, cela nous permettra de savoir un peu mieux où vous en êtes. Espérons que nous viendrons à bout de ce document, de cette façon nous serons mieux à même d'aborder la discussion article par article.

M. Thacker: Oui. Monsieur le président, là où nous avons indiqué un «oui», les fonctionnaires vous donneront le texte exact de l'amendement. Si de votre côté vous pouviez demander aux membres du comité quand leurs amendements seront prêts, mes adjoints pourraient ainsi préparer leurs réponses.

Le président: C'est un cercle vicieux. Nous nous renvoyons indéfiniment la balle. Nous voulions d'abord

[Texte]

the government was prepared to move on and this is obviously going to affect members in some of their interest in amendments. You are right: where the government said yes, we will look forward to the actual wording, and perhaps thus it is more logical to understand why your no's are there and how cogent that reasoning is. So I would say proceed.

Mr. Thacker: On page 1 then, dealing with clause 3, the Algoma Central Railway proposed an amendment really dealing with policy matters. Our comment was that the policy statement of clause 3 is adequate and refers back to the National Transportation Act. It is our belief that it is just not necessary to put in a stronger policy statement on the first page.

Mr. Benjamin: Are the points enumerated by the ACR spelled out in one way or another in the NTA or the Railway Act?

Mr. Colin Churcher (Director General, Railway Safety, Department of Transport): On the first part, the Algoma Central statement that railways are accountable for safety, this is embedded right through the whole piece of legislation.

The second point they make is that the railways are required to file safety standards for construction. We are covering this in clause 7 below, and we are in fact agreeing to the proposal Algoma Central is proposing here.

The third point they make is that social or economic benefits of the safety regulation must exceed costs. We feel that this could cause problems, and the whole concept of the bill is that safety should be looked at really on its own, rather than "tenor" it with the straight costs of what you are trying to cover. So, in that way, we feel that we cannot accept that proposal.

The Chairman: The next one.

Mr. Benjamin: The three, not that fourth one?

Mr. Churcher: Yes, it will be covered in other parts in the bill, under clause 7 in fact.

Mr. Benjamin: The other three are?

Mr. Churcher: Yes.

Mr. Thacker: In clause 3, the M-TRAC reference, they wanted to add a reference to the priority of safety. Again, looking at the bill overall, that is the whole purpose of the bill: it sets out the minimum safety standards that all railways have to comply with. When you look back at the NTA and then the combination of the Railway Safety Act coming under it, the economic regulation being in the NTA and the safety regulation being in the ministry and the accident investigation being in the other one, we feel that it is unnecessary to make this specific addition.

[Traduction]

savoir ce que le gouvernement était prêt à proposer, ce qui de toute évidence va influencer les propositions d'amendement de certains de nos membres. Mais vous avez raison: nous allons nous pencher plus tard sur les propositions d'amendement acceptées par le gouvernement: en attendant, il est plus logique de comprendre pourquoi vous en avez refusé d'autres, et de voir si vos arguments sont bons. Allons-y.

M. Thacker: À la page 1, à propos de l'article 3, l'Algoma Central Railway a proposé un amendement qui porte sur une question de fond. D'après nous la déclaration de l'article 3 suffit, puisque par ailleurs elle renvoie à la Loi nationale sur les transports. Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire, à la première page, de renforcer d'une manière ou d'une autre la portée de cette déclaration.

M. Benjamin: Ce que propose l'ACR se trouve-t-il d'une façon ou d'une autre dans la Loi nationale sur les transports ou dans la Loi sur les chemins de fer?

M. Colin Churcher (directeur général de la Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Le premier point proposé par l'Algoma Central concerne la responsabilité des compagnies de chemin de fer en matière de sécurité, or c'est précisément l'objet de ce projet de loi.

L'ACR demande ensuite que les compagnies de chemin de fer soient tenues de communiquer leurs normes de sécurité concernant la structure des installations ferroviaires. Il en est à nouveau question à propos de l'article 7, un peu plus bas, et nous sommes là-dessus d'accord avec la proposition de l'ACR.

La compagnie demande ensuite, c'est le troisième point, que les avantages sociaux ou économiques de la réglementation de la sécurité l'emportent sur les coûts. Nous trouvons cette proposition très discutable, étant donné que ce projet de loi vise précisément à faire de la sécurité une fin en soi, à ne pas subordonner à des considérations financières. Pour cette raison, nous ne pouvons pas approuver cette proposition d'amendement.

Le président: Vous parlez de la suivante.

M. Benjamin: Vous parlez des trois autres, et non pas de la quatrième?

M. Churcher: Oui, cela sera repris dans d'autres articles du projet de loi, et notamment à l'article 7.

M. Benjamin: Vous parlez des trois autres propositions?

M. Churcher: Oui.

M. Thacker: Toujours à l'article 3, M-TRAC voudrait que priorité soit donnée à la sécurité. Mais là encore disons que c'est précisément l'objectif du projet de loi: c'est un texte qui fixe un certain nombre de normes minimales applicables à toutes les compagnies de chemin de fer. Cette mention supplémentaire nous paraît inutile, puisque vous avez d'un côté la Loi nationale sur les transports à laquelle vient ajouter la Loi sur la sécurité ferroviaire qui en quelque sorte s'y insère, la réglementation économique relevant de l'ONT, la

[Text]

The Chairman: Do you want to keep going on that? I had better not say what I think on that. You have it in the NTA. We, your committee, inserted the word "safety", and just the priority of safety. . . I do not see where it would be confusing just to repeat it.

Mr. Benjamin: We had long discussions with several witnesses and at least some of them, and maybe some members of this committee besides myself, felt that, where there is a conflict between social or economic regulation out of NTA and safety regulation here, this would take priority. Nowhere does the NTA say that, and nowhere does this bill say that.

This is the fear that was expressed by many witnesses, as well as myself and I think a few others: that you could not allow economic considerations to take priority over safety. But this bill does not say that, and neither does the NTA.

Mr. Churcher: The bill is written so that the Minister has the full power to ensure that any safety matters take top priority. We are somewhat concerned that if we type too closely into a policy statement, then it could in fact be counterproductive.

• 1000

One of the proposals was that the Minister should be responsible for safety, for example. A straight statement like that—and this came from M-TRAC—could give the railways the opportunity to claim they were not responsible for safety. We feel the whole way the bill is written gives the Minister the power to ensure, and just the very fact that it is written will ensure, that safety does take priority.

Mr. Belsher: I guess whenever they were making their presentation to us I was concerned that they were trying to get into interpretation in that clause by adding the word, rather than letting the rest of the bill do the interpreting. This is a declaration, so by adding the word "priority" I think you were trying to make it an interpretive clause, rather than letting the bill do the interpreting for the declaration. I think that is the essence we must not lose sight of, that we do not want to try to get too much interpretation in the declaration there.

Mr. Thacker: It always seemed to me too that by the Railway Safety Act and the regulations that becomes the floor: everybody has to come above that floor before they can play in the game of railways or the National Transportation Act. So the Minister sets those minimum rules and everybody plays above that field.

[Translation]

règlementation sur la sécurité du ministère, et les enquêtes sur les accidents de cette autre instance.

Le président: Est-ce que vous voulez continuer là-dessus? Je préfère me taire. Vous dites que c'est déjà dans la Loi nationale sur les transports. C'est nous du comité qui avons ajouté le terme «sécurité», et donner la priorité à la sécurité. . . Je ne vois pas en quoi ce serait gênant de le répéter.

M. Benjamin: Nous en avons longtemps discuté avec plusieurs témoins, et certains d'entre eux, pour le moins, et même certains des membres du comité, en dehors de moi-même, pensaient qu'en cas de conflit entre les règlements de l'Office à portée sociale ou économique et la réglementation sur la sécurité prévue ici, c'est cette dernière qui devrait prévaloir. Mais la Loi sur les transports ne le précise nulle part, non plus que ce projet de loi.

Plusieurs témoins s'en sont trouvés très préoccupés, ainsi que moi-même et certains membres du comité: il ne faudrait pas que des considérations d'ordre économique l'emportent sur les questions de sécurité. Mais le projet de loi n'en parle pas, ni non plus la Loi sur les transports.

M. Churcher: Mais le projet de loi donne tout pouvoir au ministre pour veiller à ce que les questions de sécurité aient la priorité absolue. Nous craignons donc qu'en le précisant de façon trop explicite dans la déclaration de portée générale, cela ne finisse par nuire.

On a également proposé que ce soit le ministre qui soit responsable de la sécurité. Mais dans ce cas—et c'est la compagnie M-TRAC qui l'a fait remarquer elle-même—les compagnies de chemins de fer pourraient en profiter pour prétendre ne pas être responsables des questions de sécurité. La façon dont le projet de loi est conçu permet précisément au ministre de veiller, et puisque c'est écrit noir sur blanc il le fera, à ce que la sécurité ait effectivement la priorité.

M. Belsher: Lorsque la compagnie est venue nous présenter ses arguments, j'avais l'impression qu'elle voulait régler un problème d'interprétation, en ajoutant ce terme, plutôt que de s'en remettre au reste des dispositions du projet de loi. Il s'agit ici d'une déclaration, et ajouter le terme «priorité» lui donnerait une portée interprétative, alors que c'est précisément les autres dispositions du texte qui doivent y pourvoir. Ne perdons pas cela de vue, nous ne voulons pas donner à cette déclaration une trop grande portée interprétative.

M. Thacker: Nous allons disposer d'une loi sur la sécurité ferroviaire, et la réglementation deviendra en quelque sorte une espèce de seuil que devront franchir les compagnies de chemins de fer avant d'avoir voix au chapitre dans le domaine ferroviaire ou dans celui de la Loi nationale sur les transports. C'est au ministre de fixer ce seuil minimum, que tout le monde devra franchir.

[Texte]

So I just do not appreciate the argument. It seems to me if we want higher rules, we set higher regulations, and everybody then has to ratchet up to them.

Mr. Benjamin: But just from past experience and past history... in the course of a period of about 10 or 12 years the whole issue of rapid installation of hotbox detectors, dragging-equipment detectors, snow or rock slide detectors... and the railroads kept dragging their feet, year after year after year, saying it cost too much money. It took a Mississauga for things to start moving really fast. The Ministers of those days, a succession of them, always acceded to the railroads' concerns. Safety did not get priority over economic regulations. Surely that is something we want to prevent from here on in.

Mr. Thacker: I appreciate that, but do not this bill and the regulations that will be promulgated under this bill in fact set that higher standard? With the consultative committee as well, similar to the Senior Grain Transportation Committee... that committee will have all sorts of studies on general safety, and they might well make recommendations to increase the minimum level under the regulations, and of course presumably governments will respond to that in the future. So the question of safety and the level should go higher and higher, if necessary.

The Chairman: Colleagues, we are on clause 3 and the declaration. You have the two points that have been mentioned and the Parliamentary Secretary's explanation. The reason I have allowed the discussion to go on is that it is on this area of safety and priority; whether those two little words should be stuck in, and if they are, what effect they would have. I know we are going to be debating this in clause by clause. We have over 100 amendments the Minister and the Parliamentary Secretary want us to consider. I just wonder if it is not going to be more fruitful if the Parliamentary Secretary can get through these things without us getting into debate at the moment, because we are obviously going to be debating this when it comes to clause by clause. We could stay on clause 3. We have had a little discussion on it. I gather it is the interpretation of the Minister that to stick "priority of", those two little words, as they relate to the priority of safety... does that establish or declare a different standard? Or does it not just accentuate the fact that this is a safety situation?

Mr. Thacker: We are concerned, where M-TRAC has proposed it, that it might well lead to confusion in the interpretation.

The Chairman: I see. There is another way I think you can get at it.

[Traduction]

Je ne conteste donc cet argument. Si nous voulons des normes plus strictes, nous pouvons imposer des règlements plus sévères; aux compagnies ensuite de s'adapter.

M. Benjamin: Mais mon expérience me montre... pendant dix ou douze ans il a été question d'installation rapide de détecteurs de chauffe, ou de frottement, ou de dispositifs permettant de détecter les avalanches ou les chutes pierres... et on a vu les compagnies de chemins de fer faire preuve de mauvaise volonté et nous répéter d'une année sur l'autre que tout cela coûtait trop cher. Il a fallu l'accident de Mississauga pour que les choses commencent effectivement à bouger. Les ministres qui se sont succédé à l'époque ont toujours accédé aux demandes des compagnies de chemins de fer. Tout cela pour dire que la sécurité ne l'emportait pas sur la question économique. C'est précisément quelque chose que, à l'avenir, nous aimerions éviter.

M. Thacker: Je comprends, mais est-ce que ce texte de loi, avec les règlements, ne permettra pas précisément de relever les normes? Il y aura un comité consultatif, comparable au Comité supérieur du transport du grain... ce comité aura toute la documentation et l'information concernant les questions de sécurité, et pourra faire des recommandations pour relever les normes imposées par la réglementation, et je suppose que les gouvernements en tiendront compte. On prendra donc les dispositions qui s'imposent en matière de sécurité.

Le président: Chers collègues, nous en sommes à l'article 3, c'est-à-dire la déclaration. Vous avez ces deux propositions qui viennent d'être discutées, et le secrétaire parlementaire vous a donné son avis. La raison pour laquelle je vous ai laissé en discuter c'est que cela portait sur la sécurité et sur la priorité qu'il convient de lui donner; et notamment pour savoir si le terme doit être ajouté, et, auquel cas, quelles en seraient les conséquences. Nous en rediscuterons au moment de l'examen article par article. Mais il y a encore une centaine d'amendements dont le ministre, et notamment le secrétaire parlementaire, voudrait que nous prenions connaissance. Je me demande s'il ne serait pas plus utile que le secrétaire parlementaire les commente pour nous, sans entrer dans la discussion, puisque nous allons de toute façon revenir là-dessus au moment de l'examen article par article. Mais restons-en encore un petit peu à l'article 3. Vous venez d'en discuter. Ajouter les termes «priorité de», ces deux petits termes, d'après l'interprétation du ministre... est-ce que cela changerait quelque chose à la question des normes de sécurité? Est-ce que cela ne consiste pas tout simplement à insister sur le fait qu'il est question de sécurité?

M. Thacker: La façon dont M-TRAC l'a proposé nous fait craindre que cela ne crée quelque confusion pour ce qui est de l'interprétation.

Le président: Je vois. Il y a certainement une autre façon de régler cela.

[Text]

Mr. Thacker: The committee might well have another way, and we are certainly prepared to look at any proposal members have.

• 1005

Mr. Taylor: I am a little concerned about the word "priority" because we live in a real world. If you put the word "priority" in, it may be assumed that whatever the cost, it has to have priority. Some things are nice to do, but you cannot do them; you cannot afford it. It comes into safety as it does in every other phase of life.

I think you would be misleading the public if you said it is going to have priority over economic conditions or costs at any price because you cannot do that. You have to get some reasonable balance when you are talking about safety and the cost of safety because you cannot go the whole hog. The country cannot afford it.

We can do many things and I think we should, but I do not think we should give the impression that we are going to go the whole hog and safety is going to take priority over everything. It could mean we would not even have a railway. I think there has to be some balance.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, what is the exact wording of section 31 of the NTA? Clause 3 refers us to that section and you are saying it is already covered there.

Mr. Thacker: I do not have it here, Mr. Robichaud, but it was a long section setting out a bunch of items and to which this committee added a number of items.

Mr. Robichaud: I do not remember the exact wording. There were a lot of things in it about regional development.

Mr. Thacker: I will read the section. It is a long one, Mr. Chairman, going over three pages. It says:

It is hereby declared that a safe, economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services, making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost, is essential to serve the transportation needs of shippers and travellers.

It goes on and on. Under (a) it says that the national transportation system meets the highest practical safety standards. That is the first enumerated head of—

The Chairman: We inserted that. We said many different things, but that is the way it is there.

[Translation]

M. Thacker: Le comité pourra y réfléchir, et nous sommes certainement disposés à nous pencher sur toute proposition des membres du comité.

M. Taylor: Ce terme de priorité me gêne un petit peu; nous devons être réalistes. Si vous ajoutez le terme «priorité», cela pourrait laisser entendre que le coût ne doit absolument pas être pris en considération, puisque la sécurité l'importerait sur tout le reste. Il y aurait sans doute souvent des choses qu'il serait très agréable de pouvoir faire, mais parfois on ne peut pas se les offrir. Je crois que cela concerne aussi bien la sécurité que n'importe quel autre aspect de notre vie.

Préciser que cette sécurité aurait la priorité absolue sur toute considération d'ordre économique, toute considération de coût, risquerait d'être un facteur de confusion. La question de sécurité doit être de façon raisonnable prise en considération en même temps que celle de coût, il y a des limites que l'on ne peut pas dépasser. Le pays ne peut pas s'offrir ce genre de luxe.

Il y a beaucoup de choses que nous pouvons et devons faire, mais je ne pense pas que nous devions donner l'impression que nous sommes prêts à n'importe quoi, et que la sécurité doit avoir une priorité absolue. Cela pourrait risquer de mener nos compagnies de chemin de fer à leur perte. Il y a un impératif d'équilibre à ne pas perdre de vue.

M. Robichaud: Monsieur le président, quel est le libellé exact de ce paragraphe 31 de la Loi nationale sur les transports? L'article 3 du projet de loi nous y renvoie, et vous dites que les choses sont traitées comme il convient dans la Loi sur les transports.

M. Thacker: Je ne l'ai pas ici, M. Robichaud, c'est un très long paragraphe, une longue énumération à laquelle le comité avait d'ailleurs lui-même ajouté un certain nombre de choses.

M. Robichaud: Je ne me souviens plus du texte exact. Il était entre autres question de développement régional.

M. Thacker: Je vais le lire. Il est très long, monsieur le président, puisqu'il fait trois pages. Je lis:

Il est déclaré que, d'une part, la mise en place d'un réseau sûr, rentable et bien adapté de service de transport viable et efficace, utilisant au mieux et aux moindres frais globaux tous les modes de transport existants, est essentielle à la satisfaction des besoins des expéditeurs et des voyageurs.

Et cela continue. a) On dit que le réseau national des transports doit être conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible. C'est le premier point de l'énumération. . .

Le président: C'est nous-mêmes qui l'avons ajouté. Plusieurs propositions avaient été faites, mais c'est effectivement la façon dont cela a été repris dans le texte de la loi.

[Texte]

Mr. Thacker: Clause 3 of Bill C-105 specifically refers back to the National Transportation Act. We feel it is a sufficient carry through of the highest practical safety standards.

Mr. Chairman, if members have another place where they would like the word "safety", we will take a look at anything anyone proposes.

On the document before you, the next proposal would be clause 7, but we have an amendment to clause 4 as well. Where it uses the words "relevant association or organization", we are prepared to add the words "or leasing" between the words "owning" and "railway" on line 13 in clause 4 where we give the definition of relevant association or organization on page 3 of the bill. We are proposing this because Mr. Churcher advises me that many of the companies lease railway cars rather than own them.

Clause 7 is a proposal by CP that railways should be able to file proposed engineering standards with the Minister for approval. We are saying that this would be consistent with Part II and would simplify the process of establishing standards. We will have an amendment for the committee to do that.

Subclause 8.(2) is a proposal by CP that a maximum of 60 days be established for the filing of objections to proposed railway works. We are saying that the current wording requires that the notice specify the time period. Clause 47 enables the Governor in Council to make regulations concerning the giving of notice. We are saying there must be flexibility to extend the time period for objections in the case of highly complex projects. We are simply saying that we do not think we can predict. . . and if we had a set period in there and the Minister could not comply, he would obviously say "no" and the whole thing would be lost.

• 1010

It is the intention, of course, of the existing Ministers to use that clause sensibly. Because the past history is that these projects take forever to get approval, they would like to have the government constrained to move within a certain period. We are saying the policy is to move quickly, and that is why the whole bill is being recast. But we just do not want to be bound to a set period.

The Chairman: That is the bureaucratic mind-set, more or less. You do not want the flexibility in there.

Mr. Thacker: We think it does have the flexibility.

The Chairman: Oh, you want the flexibility, and not a prod to get the action of the Minister.

[Traduction]

M. Thacker: L'article 3 du projet de loi C-105 nous renvoie, de façon explicite, à la Loi nationale sur les transports. Pour ce qui est de l'application des normes de sécurité les plus élevées possible, cela nous paraît suffisant.

Monsieur le président, si les membres du comité désirent ajouter le terme «sécurité» à certaines dispositions du bill, nous sommes disposés à étudier leur proposition.

Dans le document que vous avez sous les yeux nous passons maintenant à l'article 7, mais avant cela il faudrait discuter d'un amendement à l'article 4. Il s'agit de la définition de «organisation intéressée», à laquelle nous serions disposés à ajouter les termes «or leasing» entre les termes «owning» et «railway» à la ligne 13 de l'article 4; là où l'on définit les organisations intéressées. C'est à la page 3 du projet de loi. Cette proposition fait suite au conseil de M. Churcher, qui m'a expliqué que, très souvent, les compagnies louent le matériel roulant.

À l'article 7 il est question d'une proposition du CP, demandant que les compagnies de chemin de fer puissent déposer auprès du ministre, pour approbation, les normes en question. Cela nous paraît conforme à la Partie II et simplifierait la procédure de réglementation de ces normes. Nous aurons à ce sujet un amendement à proposer au comité.

Passons maintenant au paragraphe 8.(2). Il s'agit d'une proposition du CP, demandant que l'on ne puisse pas faire opposition au-delà d'un délai de 60 jours. À cela nous répondons que le texte du projet de loi prévoit déjà qu'un délai soit fixé par l'avis du promoteur. L'article 47, par ailleurs, permet au gouverneur en conseil d'adopter des règlements concernant la procédure d'opposition. Nous prétendons qu'il faut faire preuve de souplesse et accorder un délai plus long pour recevoir les oppositions dans le cas des projets très complexes. Nous disons simplement ne pas pouvoir prédire. . . s'il y avait ici une période définie et que le ministre ne pouvait la respecter, il serait obligé de répondre «non», et tout tomberait à l'eau.

Bien sûr, les ministres en poste ont l'intention de se servir de cet article judicieusement. On s'est rendu compte par le passé que cela prenait beaucoup de temps avant que ces projets ne soient approuvés, et c'est pour cela que l'on aimerait que le gouvernement soit forcé d'agir dans un certain délai. Nous estimons qu'il y a bien d'agir rapidement, et c'est pourquoi tout le projet de loi est repoussé. Mais nous ne voulons pas être liés par un délai prédéterminé.

Le président: C'est la mentalité bureaucratique qui veut cela. Vous ne voulez pas de souplesse ici.

M. Thacker: Pour nous, elle y est.

Le président: Oh, vous voulez qu'il y ait de la souplesse mais que l'on ne force pas le ministre à agir.

[Text]

Mr. Thacker: Mr. Churcher has a comment, too.

Mr. Churcher: We are very concerned with the open-ended nature of the way approvals have been carried out in the past. In each part of the bill—and you will see it in a number of places—we have not specified a time period, but the railway or anybody who makes an application will know how long it is going to take. For example, if the decision cannot be made within 60 days, the Minister can extend that period, but he has to say by how much he is going to extend that period.

So it is not open-ended. It may be that he will have to say this will take a year to look at, but everybody who makes the application will at least know how long they will have to wait before they get a decision. We feel that is infinitely better than the situation at present.

Mr. Thacker: On the next one, subclause 9.(1), the Brotherhood of Locomotive Engineers have a proposal that disregarding frivolous or vexatious objections may deny individuals due process and natural justice. To that, we are saying the complaints will be possible through the Minister and the Railway Safety Consultative Committee.

Mr. Benjamin: What in effect is a grievance can go to this consultative committee, can it?

Mr. Thacker: The grievance will follow the actual grievance process, but anything that comes up could be dealt with by the Railway Safety Consultative Committee in a longer-term frame and it could come back with recommendations.

So the pattern of the bill is that, if that consultative committee is on top of things—and I am sure it will be—then a lot of things will be dealt with there before it actually gets to a legislative amendment or action by a Minister. If a problem comes up, the Minister may well refer it to that consultative committee or a subcommittee of it and they will make recommendations, just as the Senior Grain Transportation Committee is filling that role in all sorts of things dealing with branch line rehabilitation and that type of thing.

Mr. Benjamin: Could you not have a situation where the grievance procedure is gone through in the normal manner under the collective agreement and at the same time a consultative committee is looking at it? Is that not going to invite some conflict and bickering?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, this clause deals with new construction, applications for bridges or culverts on new lines.

Mr. Benjamin: Oh, I am sorry.

The Chairman: This is not a grievance situation; this is construction.

Mr. Churcher: Yes, and this clause deals with a frivolous or vexatious complaint.

[Translation]

M. Thacker: M. Churcher veut intervenir.

M. Churcher: Par le passé, bien des approbations ont été données sans la moindre limite de temps et cela nous préoccupe beaucoup. Dans chaque partie du projet de loi—à plusieurs reprises—nous n'avons précisé aucune limite de temps, mais la compagnie de chemin de fer ou quiconque présente une demande saura combien de temps cela prendra. Si, par exemple, la décision ne peut être rendue dans les 60 jours, le ministre peut prolonger cette période, mais il doit dire de combien de temps.

Par conséquent, ce n'est pas sans limite. Il pourra dire qu'il faudra un an pour examiner la chose, mais ceux qui présentent la demande sauront au moins combien de temps il faudra attendre pour obtenir une décision. C'est infiniment mieux à notre avis que la situation actuelle.

M. Thacker: Au sujet du paragraphe 9.(1), la Fraternité des mécaniciens de locomotive est d'avis que de ne pas tenir compte des oppositions manifestement infondées ou malveillantes peut empêcher des particuliers d'avoir recours à la procédure judiciaire normale. Nous répondons qu'il sera possible de présenter une plainte au ministre et au Comité consultatif de la sécurité ferroviaire.

M. Benjamin: En réalité, un grief peut être présenté au Comité consultatif, n'est-ce pas?

M. Thacker: Les griefs suivront la filière normale mais, toute question pourra être examinée pendant une longue période par le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire, qui pourra présenter des recommandations.

Dans l'esprit du projet de loi, si le Comité consultatif se tire bien d'affaires—et je suis certain que ce sera le cas—beaucoup de questions seront réglées chez lui avant de faire l'objet d'un amendement législatif ou d'une décision du ministre. Si une difficulté surgit, le ministre pourra très bien la confier au Comité consultatif ou à un de ses sous-comités, qui présenteront des recommandations, comme le fait le Comité principal du transport du grain pour toute question relative à la remise en état des embranchements par exemple.

M. Benjamin: N'y aurait-il pas des cas où la procédure de griefs suivra son cours normal aux termes de la convention collective et qu'en même temps le Comité consultatif s'en mêlera? Ne croyez-vous pas que cela pourrait donner lieu à des conflits et à des prises de bec?

M. Churcher: Monsieur le président, cet article traite de nouvelles constructions, de demandes de construction pour les ponts ou les ponceaux sur de nouvelles lignes ferroviaires.

M. Benjamin: Oh, excusez-moi.

Le président: Il ne s'agit pas d'une situation de grief; il s'agit de construction.

M. Churcher: Oui, et l'article mentionne une plainte qui serait manifestement infondée ou malveillante.

[Texte]

The Chairman: Okay. I think your explanation is pretty clear on that.

Mr. Thacker: Regarding paragraph 10.(3)(b), the UTU wanted any further particulars filed with the Minister also to be filed with the objecting party. We agreed to that, and an amendment will come forth.

Regarding subclause 10.(7), CP wanted to place a limit of 180 days on the assessment period. We have considered that and rejected it.

Mr. Benjamin: An assessment period for what, the approval of new construction?

Mr. Thacker: Yes, we settled that, Mr. Chairman. We have discussed that. That is the same as the one we talked about before.

• 1015

Mr. Churcher: This question of an assessment period, Mr. Chairman, occurs in several places in the bill; in here and also in Part II.

Mr. Benjamin: And we have the limits there?

Mr. Churcher: The Minister has to decide within 60 days. There is the ability to extend that, but the Minister has to say in each case by how long he is going to extend it.

Mr. Robichaud: But then can he extend it forever?

Mr. Churcher: No, only once.

Mr. Belsher: Well, what was the thrust of CP's recommendation for 180?

Mr. Churcher: They would like to limit the period the Minister has to decide an issue.

Mr. Belsher: So the extension could go up only to 180 days?

Mr. Churcher: Yes.

One of the problems, of course, is that if one has to carry out trials, there may be a winter operation. If you make an application in the spring you may have to wait until the next year to carry out the trial. So with 180 days we might have to make a decision before you can in fact test the proposal.

The Chairman: These next two or three all involve the 60 days. This is why you have the simple commentary that it was considered and rejected, once you give the leeway to the Minister to extend, with explanation. Is that not right? So we are talking about the same thing.

Let us go on.

Mr. Thacker: On proposed subclause 10.(9), CP wanted us to add the power to approve, after construction, works that were undertaken without ministerial approval. That was to accommodate an emergency work as provided for

[Traduction]

Le président: C'est exact. Votre explication est tout à fait claire.

M. Thacker: Au sujet de l'alinéa 10.(3)b) les Travailleurs unis des transports voulaient que les détails remis au ministre soient également remis à la partie opposante. Nous sommes d'accord, et un amendement sera rédigé en ce sens.

Au sujet du paragraphe 10.(7), le CP voulait limiter à 180 jours le délai d'examen. Nous avons examiné cette demande et l'avons rejetée.

M. Benjamin: Un délai d'examen à quelle fin; pour approuver la nouvelle construction?

M. Thacker: Oui, et nous avons réglé la chose monsieur le président. Nous en avons discuté, il s'agit du même cas dont nous avons discuté précédemment.

M. Churcher: La question du délai d'examen, monsieur le président, se trouve à plusieurs endroits dans le projet de loi: ici et dans la Partie II.

M. Benjamin: Le délai est déterminé là?

M. Churcher: Le ministre doit décider dans les 60 jours. Il peut prendre plus de temps, mais il doit dans chaque cas préciser la durée de la prolongation.

M. Robichaud: Est-ce qu'il peut le prolonger indéfiniment?

M. Churcher: Non, une fois seulement.

M. Belsher: Pourquoi le CP a-t-il recommandé 180 jours alors?

M. Churcher: La compagnie veut limiter le délai dont le ministre dispose pour rendre une décision.

M. Belsher: La prolongation ne peut s'étendre qu'à 180 jours?

M. Churcher: Oui.

Bien sûr, cela peut poser un problème si quelqu'un doit faire des essais, par exemple dans le cas des activités en hiver. Si on présente une demande au printemps, il faudra peut-être attendre jusqu'à l'année suivante. Par conséquent, nous devons prendre une décision dans les 180 jours avant de pouvoir en réalité mettre la proposition à l'essai.

Le président: Dans les deux ou trois cas suivants, il est question d'un délai de 60 jours. C'est la raison pour laquelle vous avez dit simplement que la question avait été étudiée et rejetée, sans explication, puisqu'on donne au ministre la liberté de prolonger le délai. C'est bien cela, n'est-ce pas? Nous parlons de la même chose.

Poursuivons.

M. Thacker: Au sujet du paragraphe 10.(9), le CP voulait que nous ajoutions le pouvoir d'approuver, après construction, des travaux entrepris sans l'autorisation du ministre. C'était pour tenir compte des travaux d'urgence

[Text]

in subsection 44.(3) of the National Transportation Act. We agree with that and will be coming forth with an amendment to do that.

Mr. Robichaud: Adding a new subclause.

Mr. Thacker: Yes, we will be adding a new subclause 10.(9).

There is a further one on subparagraph 10.(3)(b)(ii), a proposal to add after the word "file" and before the comma the words "with the Minister and any opposing party". That again deals with notice to other parties. Members have raised that during the committee stage.

I think we have mentioned that. I am doubling up two because we are working from three separate documents.

On clause 11, CP asked that we limit the requirement for affidavits to construction of new works, not alteration of existing works, to allow railways to operate on existing facilities while they are being altered. We agree with that, and we will have an amendment for you to consider.

On clause 12, CN wanted to... that was that specified time for ministerial decision. We have decided the same thing.

The Chairman: That is the same as the 60-day clause.

Mr. Thacker: Yes.

CP wanted a subtitle preceeding clause 12. They feel it should refer to public safety rather than what it does now. The subtitle says *Grants for Proposed Railway Works and Other Undertakings Contributing to Safe Railway Operations*. They advance an argument that would have more safety in it. Our view is that they are seeking to remove any reference to railway safety in clauses 12 to 16 and the suggestion that the safety of railway operations is not at risk at grade crossings. We simply disagree with that, and we do not have an amendment for it.

Mr. Benjamin: It is their contention, and I have some sympathy with it, that when you are doing something about railway crossing protection or grade separations, that has to do with public safety. Most of those accidents are people running into trains, not trains running into people. It has to do with public safety. It also is a sort of indirect subsidy to the railroad's competitors, who make no contribution whatsoever to the construction of underpasses. It speeds up the movement of truck traffic and probably benefits their insurance rates and everything else. So it does have to do with public safety. Anything having to do with crossings is not just railway safety. It is much more public safety.

[Translation]

prévus au paragraphe 44.(3) de la Loi nationale sur les transports. Nous l'avons accepté et nous allons présenter un amendement dans ce sens.

M. Robichaud: Il s'agit d'ajouter un nouveau paragraphe.

M. Thacker: Oui, nous ajouterons un nouveau paragraphe 10.(9).

Il y a un autre ajout à l'alinéa 10.(3)b), après le mot «fournisse» et avant la virgule, le libellé suivant «au ministre et aux opposants». Il s'agit là aussi d'aviser les autres parties. Les membres du comité avaient déjà soulevé cette question.

Je crois que nous l'avons déjà dit. Je me répète parce que nous lisons trois documents distincts.

Au sujet de l'article 11, le CP nous a demandé que nous limitions la conformité à la construction de nouveaux travaux, et non pas aux modifications des travaux existants, afin de permettre aux compagnies de chemins de fer de se servir des installations existantes pendant les modifications. Nous avons accepté et nous vous présenterons un amendement à cet effet.

Le CN voulait, pour ce qui est de l'article 12... il s'agissait de préciser un délai pour obtenir une décision ministérielle. Nous avons accepté la même chose.

Le président: Que pour l'article qui prévoit 60 jours.

M. Thacker: Oui.

Le CP voulait un sous-titre avant l'article 12. La compagnie est d'avis qu'il faudrait mentionner la sécurité publique au lieu de ce que nous lisons à l'heure actuelle: *Subventions pour les travaux concernant des installations ferroviaires ou d'autres réalisations contribuant à la sécurité ferroviaire*. Elle prétend que son titre fait une plus grande place à la sécurité. À notre avis, elle cherche plutôt à enlever toute mention de sécurité ferroviaire aux articles 12 à 16 et toute insinuation que les passages à niveau puissent être une source de danger. Nous ne sommes pas du tout d'accord, et nous n'avons pas d'amendement à cet effet.

M. Benjamin: L'argument avancé par la compagnie, et j'y souscris en partie, c'est que les ouvrages de protection des passages à niveau ou des sauts-de-mouton relèvent de la sécurité publique. Lorsqu'il y a des accidents, la plupart du temps ce sont des gens qui frappent les trains et non pas des trains qui frappent des gens. Il s'agit donc de sécurité publique. C'est en quelque sorte une subvention indirecte aux concurrents des compagnies de chemins de fer qui n'apportent aucune contribution à la construction de passages inférieurs. Cet ouvrage accélère la circulation routière et permet probablement d'obtenir des taux d'assurance plus avantageux. Il s'agit donc de sécurité publique. Tout ce qui regarde les passages à niveau ne relève pas uniquement de la sécurité ferroviaire. Il s'agit bien davantage de sécurité publique.

[Texte]

[Traduction]

• 1020

Mr. Thacker: Yes. Mr. Chairman, I looked at that. Mr. Benjamin obviously met with the same CP officials as I did yesterday. When I looked at it—

Mr. Angus: Are you doing the work for CP again, Les?

Mr. Benjamin: Yes. My old buddies.

Mr. Thacker: It is true, Mr. Chairman, that if you look at the heading you can sort of get the feeling that it relates only to safe railway operations, but when you look at clause 12 itself, actually look at the charging section, it states:

12.(1) Where a proposed railway work

(a) would improve the safety of a crossing at a grade of a road and a line of a railway. . .

That is much more general. It talks about safety of the public, and railway safety is just part of that of course; no doubt about it. But when you look at the actual charging section it seems to me it talks about public safety by implication far more than the title, and the title is not important in the bill in any event.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I agree with the Parliamentary Secretary that the title is irrelevant, because it probably does not hold any weight in court. But I am wondering if there were the addition of the term "public safety" in the title, not taking away safe railway operations, I think it would meet the intent of the clauses below it.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would ask committee members to refer to subclause 4.(4) of the bill, which defines safe railway operations.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, the definition in subclause 4.(4) gives a very wide definition of railway safety or safe railway operations. We have determined that deliberately, that widely, to cover both safety to the railway itself and also safety to people and to property that may be affected by railway operations. In this case, if we were to try to limit this we feel the proposed amendment might reduce this whole section to covering only public safety. It could be interpreted to absolve the railway from any responsibility for safe railway operations in this area and I think one has to accept that although people do get hurt in cars driving into the fronts of trains or the sides of trains, there can also be a railway safety problem. Trains can derail following a crossing accident, so there is a question of the safety of the railway itself involved as well.

I think the real issue is who pays over and above what the government might pay at a crossing. The concept we have developed in this bill is that this proportion should be determined by the National Transportation Agency, which is acting as an arbitrator; therefore, these issues will be looked at by the NTA on the merits of the case.

The Chairman: Let us proceed.

M. Thacker: Oui, j'ai examiné la question, monsieur le président. M. Benjamin semble avoir rencontré les mêmes représentants du CP que moi hier. Lorsque j'ai étudié la. . .

M. Angus: Parlez-vous encore au nom du CP, Les?

M. Benjamin: Oui, ce sont mes vieux amis.

M. Thacker: C'est vrai, monsieur le président, l'étude actuelle donne l'impression qu'il ne s'agit que de sécurité ferroviaire, mais si on lit l'article 12 lui-même, on y dit bien:

12.(1) Lorsque les installations ferroviaires

a) projetées visent soit à accroître la sécurité d'un franchissement routier par passage à niveau. . .

C'est beaucoup plus général. Il s'agit de la sécurité du public, et la sécurité ferroviaire n'en est qu'une partie, il n'y a pas de doutes à ce sujet. À mon sens, le libellé de l'article mentionne la sécurité publique beaucoup plus que ne le fait le titre; ce dernier n'est pas important dans le projet de loi, de toute façon.

M. Angus: Monsieur le président, je conviens avec le secrétaire parlementaire que le titre n'est pas pertinent, car il n'a probablement aucun poids devant les tribunaux. Je me dis cependant que si on ajoutait au titre les mots «sécurité publique», sans retirer la sécurité ferroviaire, cela respecterait l'esprit des articles qui suivent.

M. Thacker: Je demanderais aux membres du Comité, monsieur le président, de se reporter au paragraphe 4.(4) du projet de loi, qui définit la sécurité ferroviaire.

M. Churcher: Nous avons utilisé des termes très généraux délibérément, pour rejoindre à la fois la sécurité ferroviaire et la sécurité du public et des biens qui pourraient être touchés par les activités ferroviaires. Dans ce cas-ci, nous estimons que l'amendement proposé affaiblirait tout l'article et ne couvrirait que la sécurité publique si nous voulions imposer cette restriction. Ce serait interprété comme si nous voulions libérer les compagnies de chemins de fer de toute responsabilité pour les activités ferroviaires en ce domaine, et j'estime qu'il nous faut accepter que même si des gens sont blessés quand leurs voitures se font heurter par l'avant du train ou par les côtés du train, les problèmes de sécurité ferroviaire peuvent se poser également. Les trains peuvent dérailler lors d'un accident à un passage à niveau; il y a donc là aussi cette question de la sécurité ferroviaire.

La vraie question est de savoir qui paye, en plus du gouvernement, pour les passages à niveau. Dans ce projet de loi, nous avons mis de l'avant cette notion que le passage devrait être décidé par l'Office national des transports, qui agirait en tant qu'arbitre. Par conséquent, toutes ces questions seront examinées par l'office, selon le bien-fondé de chacune.

Le président: Continuons.

[Text]

Mr. Thacker: The next one is subclause 12.(3). Again CP proposed that all costs associated with construction or alteration of grade crossings should be eligible for government funding, not just capital costs. We agree with that and we will have an amendment to cover it.

The Chairman: Good. The next one is subclause 12.(3), page 3. Let us go to the next clause. Are you in agreement with that?

Mr. Thacker: Subclause 12.(5), again CP: all costs associated with construction or alteration of grade crossings should be eligible for government funding, not just capital. The same as above. We agree.

Clause 13, CN: that was again specifying a time period for ministerial decision. We have no amendment on that for the same reasons as before.

Subclause 13.(3), CP: reference should be made to sustaining as well as enhancing safety to include the costs of altering existing grade separations. We say that is not necessary given the wording of subclause 13.(1). The Minister will decide eligibility on the grounds of enhancement of safety, including construction and alteration. Mr. Churcher could perhaps elaborate on that.

Mr. Churcher: The definition of construction also includes a definition of alteration. So we feel the wording we have already is adequate to cover this point.

Mr. Thacker: Subclause 13.(3), CP: that is the same as before and we have agreed we will have an amendment changing that.

• 1025

Subclause 13.(5), CN: we wanted to cap the railway contributions to grade separations at current maximums and the bill provides that the National Transportation Agency will decide, according to individual circumstances. It kind of ties into the CP one too.

You will notice that under subclause 13.(5) the limit should be set at 80%, not 50%. If the committee members feel that they would like to have an 80% level, we are prepared to amend that. It is not mandatory, it is just permissive.

Mr. Angus: I have talked to some of my municipalities and the smaller ones are really worried about their ability to provide for safer railway operations in terms of grade

[Translation]

M. Thacker: Paragraphe 12.(3). De nouveau, le CP a proposé que tous les coûts relatifs à la construction ou aux modifications de sauts-de-mouton soient admissibles au financement par le gouvernement, et non pas simplement les coûts des immobilisations. Nous sommes d'accord, et nous présenterons un amendement dans ce sens.

Le président: Très bien. Nous en sommes maintenant au paragraphe 12.(3), page 3. Voyons le prochain article. Êtes-vous d'accord?

M. Thacker: Le CP de nouveau, paragraphe 12.(5): que tous les coûts relatifs à la construction et à la modification de sauts-de-mouton soient admissibles au financement du gouvernement, et non pas simplement les coûts des immobilisations. Cette question est semblable à la précédente. Nous sommes d'accord.

Au sujet de l'article 13, ou de ce qu'a demandé le CN: il s'agit, là encore, de préciser dans combien de temps doit être rendue la décision ministérielle. Nous n'avons pas d'amendement à ce sujet, pour les mêmes raisons que nous avons soulevées précédemment.

Au sujet du paragraphe 13.(3) et de ce qu'a demandé le CP: il faut mentionner l'entretien, de même que l'amélioration, lorsqu'il est question de sécurité, afin d'inclure les coûts des modifications aux sauts-de-mouton existants. Nous prétendons que ce n'est pas nécessaire à cause du libellé du paragraphe 13.(1). Le ministre décidera de l'admissibilité en se fondant sur l'amélioration de la sécurité, et cela comprendra la construction et les modifications. M. Churcher pourra peut-être vous donner plus de détails à ce sujet.

M. Churcher: La définition de construction comprend également une définition de modification. Nous estimons donc que le libellé actuel est adéquat dans les circonstances.

M. Thacker: Il s'agit maintenant du paragraphe 13.(3) et du CP: comme précédemment, nous avons accepté un amendement.

Au sujet du paragraphe 13.(5) et de ce qu'a demandé le CN, nous avons voulu plafonner les subventions aux compagnies de chemins de fer pour les sauts-de-mouton au maximum prévu actuellement, et le projet de loi prévoit que l'Office national des transports prendra ses décisions en fonction des circonstances. Cette question rejoint également celle qu'a soulevée le CP.

Vous remarquerez qu'au paragraphe 13.(5), le plafond devrait être établi à 80 p. 100, et non pas à 50 p. 100. Si les membres du Comité estiment qu'il devrait être établi à 80 p. 100, nous sommes prêts à le modifier. Ce n'est pas obligatoire, simplement facultatif.

M. Angus: J'en ai discuté avec les représentants de certaines de mes municipalités, et les petites municipalités s'inquiètent de leur capacité de contribuer à la sécurité

[Texte]

separations because of the impact on the property tax dollar. If we can put an 80%—

An hon. member: Cap their percent.

Mr. Angus: Yes, an 80% cap is what I said.

Mr. Benjamin: What you are in effect doing, in a permissive way, is reinstating the old formula in Part II.

Mr. Churcher: We would prefer to go to a straight 80% simple cap, rather than the formula of the sliding scale, which was a little more complicated. We feel that 80% in fact will give you more than the formula in any case if you took the maximum—

The Chairman: As before, with the CTC, the NTA, once the government contribution is out of the way or involved in the computer, will be the arbitrator between the municipality and the railway. I understand that the railways wanted to put a cap on their involvement with these amendments. So these suggestions would make it more flexible for the railway than would their suggested amendments which would cap their involvement and leave it open to the municipalities perhaps to even be more involved.

Mr. Benjamin: What about the present cap, which is \$62,500 from the railroads and indexed? Would that remain in effect or...?

Mr. Churcher: That figure is a CTC decision, which in effect has been determined not by the legislation in the past but by a CTC consultative process. This may stay or it may not stay. It will be determined by the NTA.

Mr. Benjamin: Each one on its own merit?

Mr. Churcher: They may be able to develop regulations which would cover that in broad, general details or they may have to go to specific ones. I am not sure how they would like to—

The Chairman: The point is that the railways wanted to cap their involvement. You are suggesting that it be rejected; that it be left open for the NTA to address the individual issues or a broad regulation which will involve the railway contribution and the municipalities.

Mr. Thacker: Presumably what will happen is that, when each project comes up, there will be a negotiation. If that negotiation fails it could come before the NTA. If that is the case, they will make a final decision and it might be different on each one.

[Traduction]

ferroviaire dans le cas des sauts-de-mouton, car cela influencerait les taxes foncières. Si nous pouvons prévoir un plafond de 80 p. 100. . .

Une voix: Il faudrait plafonner leurs contributions.

M. Angus: Oui, c'est bien ce que j'ai dit, plafonner les subventions à 80 p. 100.

M. Benjamin: Ce que vous faites en réalité, de façon facultative, c'est de rétablir l'ancienne formule prévue dans la Partie II.

M. Churcher: Nous préférierions simplement prévoir un plafond de la subvention à 80 p. 100, plutôt que de reprendre la formule de l'échelle mobile, qui est un peu plus complexe. Nous estimons que le plafonnement à 80 p. 100 sera plus généreux que la formule, de toute façon, même si on prenait le maximum. . .

Le président: Comme ce fut le cas précédemment au sujet de la CCT, une fois que la contribution du gouvernement sera réglée ou entrée dans l'ordinateur, l'office national des transports fera office d'arbitre entre les municipalités et la compagnie de chemins de fer. Je comprends que les compagnies de chemins de fer aient voulu plafonner leur participation par le biais de ces amendements. Par conséquent, ces suggestions rendent la situation beaucoup plus souple pour les compagnies de chemins de fer que ce n'aurait été le cas avec leurs amendements proposés, qui auraient eu pour effet de plafonner leur participation et laissé aux municipalités la latitude de s'impliquer peut-être davantage.

M. Benjamin: Qu'en est-il du plafonnement actuel, 62,500\$ pour les compagnies de chemins de fer avec l'indexation? Est-ce qu'il demeure en vigueur ou...?

M. Churcher: C'est un montant qui découle d'une décision de la CCT, un montant qui a été fixé non pas conformément à la loi, comme par le passé, mais d'après les processus de consultation de la CCT. Cette formule sera ou conservée ou remplacée. Il appartiendra à l'Office national des transports d'en décider.

M. Benjamin: Selon le bien-fondé de chacune?

M. Churcher: Il y aura peut-être des règlements qui tiendront compte de l'ensemble des situations ou qui s'attarderont à chacune. Je ne suis pas certain de la façon dont. . .

Le président: Il demeure que les compagnies de chemins de fer voulaient plafonner leur participation. Vous proposez que cette suggestion soit rejetée, et vous dites qu'il appartient à l'Office national des transports de régler chaque cas ou de prévoir un règlement général concernant les contributions des compagnies ferroviaires et des municipalités.

M. Thacker: Il y aura probablement négociation lorsque chaque projet sera présenté. S'il y a échec lors des négociations, la question sera déposée à l'Office national des transports. Dans ce cas, l'office prendra une décision finale, qui peut être différente selon les cas.

[Text]

The Chairman: Now, when we say okay, we do not necessarily all agree, but we want to keep moving.

Mr. Thacker: Turning to page 4 of our amendments—

The Chairman: It is a lot better than putting the cap on the railways. You are not in favour of that are you, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Oh, no.

Mr. Thacker: We have dealt with subclause 13.(5) at the top of page 4 of our amendments.

The Regina proposal goes to 80%. That is acceptable.

With regard to subparagraph 14.(1)(c)(i), CP wanted the railway relocation to be specifically included as eligible for government funding. We are saying that is not necessary if Part I of the RRCA is retained, and it will be.

Mr. Angus: But that does not impact in terms of whether or not the municipalities have the power. That is a separate—

Mr. Churcher: That is correct.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Thacker: With regard to subclause 16.(1), CP, all costs associated with construction or alteration of work should be included, determination by the NTA. We agreed to that.

With regard to subclause 16.(1), Regina adds reference to the RRCA. We have agreed.

Mr. Angus: I am sorry, but what does that do?

Mr. Thacker: That is the Railway Relocation and Crossing Act, which we are going to carry on with—

Mr. Angus: Does that put the power back in there?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Angus: Good.

Mr. Churcher: This is a technical change and it would be followed up later in section 11.(3).

Mr. Thacker: We have agreed to subclause 16.(3), CP, change reference to construction costs.

With regard to subclause 16.(4), CP limit the consideration of railway benefits to the safety of persons or property transported, our officials say that this is an attempt to restrict railway contributions to projects by removing any consideration of the safety of railway property and presumably railway employees. This is

[Translation]

Le président: Lorsque nous répondons: très bien, nous ne voulons pas dire nécessairement que nous sommes tous d'accord, mais nous voulons continuer l'étude du projet de loi.

M. Thacker: Revenons à la page 4 de nos amendements. . .

Le président: Cela vaut mieux que de plafonner les subventions de chemins de fer. Vous n'êtes pas d'accord, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Oh non.

M. Thacker: Nous en avons terminé avec le paragraphe 13.(5), au haut de la page 4 de nos amendements.

La proposition de Regina est de 80 p. 100. C'est acceptable.

Au sujet du sous-alinéa 14.(1)(c)(i), le CP voulait que le déplacement des installations ferroviaires soit mentionné de façon précise comme étant admissible au financement du gouvernement. Nous prétendons que ce n'est pas nécessaire si la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer est conservée, et elle le sera.

M. Angus: Mais cela n'a aucun effet pour déterminer si les municipalités en ont le pouvoir. Il s'agit d'une question distincte. . .

M. Churcher: C'est exact.

M. Angus: Bien.

M. Thacker: Au sujet du paragraphe 16.(1), le CP voulait que tous les coûts relatifs à la construction ou à la modification de travaux soient inclus, ou déterminés par l'Office national des transports. Nous l'avons accepté.

Au sujet du paragraphe 16.(1), Regina mentionne la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Mais ils sont d'accord.

M. Angus: Excusez-moi, mais à quoi ça sert?

M. Thacker: Il s'agit de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, que nous allons ensuite modifier. . .

M. Angus: Est-ce qu'on prévoit de nouveau ici ce pouvoir?

M. Thacker: Oui.

M. Angus: Bien.

M. Churcher: Il s'agit d'une modification de forme qui sera apportée plus tard au paragraphe 11.(3).

M. Thacker: Nous avons accepté au paragraphe 16.(3) ce qu'a demandé le CP pour ce qui est de modifier la mention des coûts de construction.

Pour ce qui est du paragraphe 16.(4), le CP restreint les avantages des compagnies de chemins de fer à la sécurité des personnes ou des biens transportés; d'après nos fonctionnaires, il s'agit là d'une tentative pour limiter les contributions des compagnies ferroviaires aux projets seulement, du fait qu'on retire toute considération

[Texte]

unacceptable, and determination should be left to the NTA. So we have no amendments on that.

[Traduction]

touchant la sécurité des biens ferroviaires et probablement aussi des employés des compagnies ferroviaires. C'est inacceptable et cela devrait toujours relever de l'ONT. Nous n'avons donc pas de modifications à proposer.

• 1030

On subclause 16.(4), CP, change the reference to construction costs, yes, we have agreed. CP also wanted to include a reference to consideration of public safety and convenience as relevant factors. We are saying that it should be left to the NTA to decide what is relevant in each case.

Subclause 16.(5), add a new subclause to limit railway contribution to a maximum of 5% of the total cost but no greater than \$62,500; again we are saying we should leave that to the NTA.

CP wanted to amend the title preceding clause 18 to add the reference to safe operation and delete the reference to maintenance. Again, that sort of goes back to placement of words in a title. We have none. We feel that the addition of "safe" is unnecessary given the title of the act and the declaration of clause 3. The reference to maintenance is appropriate. Any attempt to establish maintenance standards that are not safety related can be challenged by the railways. So we have no amendments to that.

On paragraph 18.(1)(a), CP wanted us to add a reference to safe operation of line works and to the inclusion of performance standards in regulations, to remove reference to maintenance of line works and to the design, construction, alteration, and maintenance of railway equipment. We are saying that the reference to performance standards is appropriate and in line with the wording of clause 7. The other amendments are unduly restrictive and not acceptable, but we will come in with the addition of those words "performance standards". We will have an amendment for you.

On paragraph 18.(1)(c), by CP, add the reference to persons "to be employed" so that pre-employment qualifications could be established in regulations: we are disagreeing with that. Again, it gets down to how far we can move in this bill. We are saying to you—and we hope you agree—that we should stick to just the amendment to the Criminal Code to apply to the railways and strengthening clause 18, which really refers to rule G and gives some force to that. The other drug tests will come out of the more broad government strategy.

Mr. Belsher: I thought I detected a great deal of commonality between the railway unions and the railways themselves in their discussions. I am disappointed this morning to think that the opportunity of addressing this could be lost for many, many months.

Au sujet de l'alinéa 16.(4), le CP recommande de modifier l'allusion aux frais de réalisation et nous sommes d'accord. Le CP voulait également mentionner, comme facteurs pertinents, les questions de sécurité et de commodité publiques. Nous affirmons quant à nous que l'ONT devrait avoir le pouvoir de décider des facteurs pertinents dans chaque cas.

Au sujet de l'alinéa 16.(5), le CP veut ajouter un nouvel alinéa pour limiter la contribution des sociétés de chemins de fer à un maximum de 5 p. 100 des coûts totaux ou de 62,500\$. Encore une fois, nous affirmons que cette décision devra être prise par l'Office.

Le CP souhaitait modifier le titre de l'article 18, pour y faire référence à l'exploitation sûre des installations et supprimer toute référence à l'entretien. Cela ne revient qu'à une affaire d'ordre des mots. Nous n'avons par d'amendement. Nous trouvons inutile d'ajouter l'adjectif «sûre» vu le titre de la loi elle-même et la déclaration l'article 3. La référence à l'entretien, elle, nous paraît tout à fait appropriée. Toute tentative d'établissement de normes d'entretien qui ne serait pas reliée à la sécurité pourra être contestée par les sociétés. Nous n'avons donc pas de modifications à ce sujet.

En ce qui concerne l'alinéa 18.(1)a), le CP voulait qu'on y précise l'exploitation sûre des lignes de chemins de fer, qu'on transpose les normes d'exploitation dans les règlements et qu'on élimine toute référence à l'entretien des lignes de chemins de fer et à la conception, la construction, la modification et l'entretien du matériel ferroviaire. À notre avis, la référence aux normes de rendement se justifie et est conforme au texte de l'article 7. Les autres modifications sont excessivement restrictives et ne sont pas acceptables. Nous allons par contre proposer l'inclusion des mots «normes de rendement». Il y aura un amendement à ce sujet.

Au sujet de l'alinéa 18.(1)c), le CP souhaite qu'on parle des «candidats aux postes» de façon à ce que les critères préalables à l'embauche puissent être définis par voie réglementaire. Nous ne sommes pas d'accord. Encore une fois, il s'agit de savoir jusqu'où nous voulons aller dans ce projet de loi. Nous affirmons que nous devrions nous en tenir aux modifications à apporter au Code criminel et au renforcement de l'article 18, qui renvoie à la règle G. Les autres tests concernant la drogue seront précisés dans la stratégie plus générale du gouvernement.

M. Belsher: J'ai cru percevoir beaucoup de points communs entre la position des compagnies de chemins de fer et celle des syndicats, à ce sujet. Je suis déçu de constater que la possibilité de régler ce problème risque d'être perdue pour très longtemps.

[Text]

I bring back the question again: would the Minister, with a very strong recommendation from this committee on this subject, bring it in at the report stage himself, rather than our trying to alter it here in the committee? If you could bring us a message back on that. . .

Mr. Thacker: If it were physically and time-wise possible, then I think the Minister would be prepared to. But, just the way it is going to work, the officials will take the recommendations of this committee back to the railway unions and to the railway companies and there will be a consultation there.

It will also flow into Mr. Epp's operation, which is an interdepartmental committee trying to come up with a broad government proposal on drugs that will be beyond the railways: it will apply to airlines and all sorts of other places.

I just do not think we can physically do it, Mr. Belsher; that is my problem.

Mr. Belsher: The only thing is that we are dealing with a bill here that deals with railway safety and we know that this is a problem in the safe operation of railways and there is a commonality with the workers and with the management. I just fail to see why suddenly we do not have time to get the three parties together—Health and Welfare, labour and. . . I am saying, no, we will not try to address it here in our own recommendations, except that I would like to think it could be brought in at the report stage.

Mr. Thacker: It is just that when you actually then say to our officials that you want an amendment that will permit random testing, just cause, after an accident—all of the six headings—good grief, you then ask what words do you want, what clauses have to be changed, what whole new parts have to be added, what about the Criminal Code, what about the Charter of Rights? By the time they work all of this in, to be able to say that here is a clause that is enforceable, they just cannot do it for us.

• 1035

The Chairman: Yes, it is a very serious substantive study, and there was no commonality and random testing or anything like that, as there was in the committee.

Mr. Taylor: When we had the Americans here, they emphatically stated that all the government had was enabling legislation. Then the companies and the employees, the employers and labour, could get together and organize their program. I think that was an excellent approach. They have worked out something really worthwhile that has saved lives and saved money in the States. I think we should emphasize the necessity for enabling legislation so that the groups can get together and then solve their own problem. It is their lives that are at stake.

Mr. Thacker: Before the Americans had that enabling legislation, they had of course a huge consultation

[Translation]

Je voudrais poser à nouveau la question: le ministre serait-il disposé à proposer un amendement à ce sujet à l'étape du rapport, plutôt qu'à l'étape de l'examen en comité, si celui-ci lui adressait une très ferme recommandation? Si vous pouviez nous donner une réponse.

M. Thacker: Si c'était possible de le faire, sur le plan pratique et dans les temps, je crois que le ministre serait prêt à le faire. Mais je crois que les responsables du ministère consulteront les syndicats et les compagnies de chemins de fer au sujet des recommandations du comité.

Ces questions seront également examinées par le comité interministériel de M. Epp, qui essaie d'élaborer une stratégie générale sur les drogues, qui va beaucoup plus loin que les chemins de fer, puisqu'elle devrait s'appliquer aussi aux sociétés de transport aérien et à toutes sortes d'autres situations.

La difficulté, monsieur Belsher, c'est que ce n'est pas humainement faisable.

M. Belsher: Pourtant, nous discutons d'un projet de loi sur la sécurité ferroviaire et nous savons très bien que l'usage de drogue touche la sécurité ferroviaire. Les syndicats et les sociétés sont d'accord là-dessus. Je ne vois donc pas pourquoi nous n'aurions d'un seul coup plus le temps de réunir les trois parties Santé et Bien-être, les syndicats et. . . D'accord, nous ne pourrions pas résoudre le problème ici, par le truchement de nos propres recommandations, mais j'estime qu'on devrait pouvoir le faire à l'étape du rapport.

M. Thacker: La difficulté c'est que si nous demandons à nos fonctionnaires de rédiger un amendement autorisant le dépistage aléatoire, après un accident, beaucoup d'autres problèmes vont se poser: quels termes employer, quels articles modifier, quels nouveaux articles ajouter, quels effets tout cela aura-t-il sur le Code criminel ou sur la Charte des droits? Je suis obligé de vous dire que nous n'aurons tout simplement pas le temps de faire tout ce qui est nécessaire pour répondre à ces questions.

Le président: En effet, cela exigerait des analyses très poussées, et les témoins n'ont pas exprimé de position commune sur le dépistage aléatoire.

M. Taylor: Les Américains que nous avons entendus nous ont bien précisé qu'ils suffirait au gouvernement d'adopter une loi habilitante, ce qui permettrait aux entreprises et aux syndicats de mettre sur pied un programme commun. À mon sens, c'était une excellente proposition. C'est ce que les Américains ont fait et cela leur a permis de sauver des vies et d'économiser de l'argent. J'estime que nous devrions insister sur la nécessité d'adopter une loi habilitante pour permettre à ces diverses parties de résoudre elles-mêmes le problème. C'est la vie des employés qui est en jeu.

M. Thacker: Mais avant de voter leur loi habilitante, les Américains ont entrepris un vaste processus de

[Texte]

beforehand. What we are thinking though is that if this committee, as a result of having heard the evidence, comes out with a very strong recommendation that the Ministers move on it, that will be sufficient for our officials to go back and bring the railways and the unions together to come up with something, because there is an agreement that we need to do something. It is just when you get into the details there is a division of views.

The Chairman: Well, I can understand that.

Mr. Robichaud: Is not pre-employment testing being done right now?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, yes, it is.

Mr. Robichaud: By improving those words in paragraph 18.1(c), you are not only applying that to persons employed but also to those to be employed. How much would that change? I mean you are already applying it to people who are working, so why not apply it to people who would be employed in this case?

The Chairman: As I understand it—I can be corrected—it is being done now as a matter of policy of the railways, not from any bill. If we put it in. . . I think the government is to be commended quite frankly. We know there is a problem, and I think the Minister stated in the House after the consultation procedure. . . where the consultant committee and the Minister said there were two areas where there was commonality, and it was not random testing and it was not before employment, that those two areas were to be considered by the committee.

In a sense I am happy that the government has not come in with a heavy hand without our having a substantive study, and certainly not consultation with those affected, be they the unions or the railways, and really ordering or directing a regime that really most likely would violate rights and the Charter of Rights and everything else. What is being done now is done just as a matter of course by the railways. As legislators, I do not know if we are going to be able to tell CP and CN. I mean they have their procedures, and it puts the workman in a difficult position if he does not get pre-tested, I guess. Unless someone is more stupid than they usually are in the railways, how is he going to get something in print to say that the reason he did not get the job is because he did not go for the pre-testing? I may not be articulating that well, but you get the very human situation that you want a job and one of the conditions to apply is for you to go down and have a test of something.

Mr. Robichaud: Well, I am not questioning that.

The Chairman: It is not in the law now, that is the point.

[Traduction]

consultation. Ce que nous pensons, c'est que si le comité, après avoir entendu les témoins, formule une recommandation très ferme demandant aux ministres d'agir, cela suffira pour que nous donnions à nos collaborateurs l'instruction d'entrer en contact avec les compagnies de chemins de fer et avec les syndicats pour les amener à définir un programme commun. C'est lorsqu'on aborde les détails que les avis commencent à diverger.

Le président: Oui, en effet.

M. Robichaud: N'y a-t-il pas déjà des contrôles avant l'embauche?

M. Churcher: Si.

M. Robichaud: Il suffirait donc d'apporter une modification mineure à l'alinéa 18.1(c) pour que ces contrôles s'appliquent non seulement aux titulaires des postes, mais aussi aux candidats. Ce ne serait pas un changement important. Puisque la procédure s'applique déjà aux employés en poste, pourquoi ne pas l'appliquer aux candidats?

Le président: Si je comprends bien, ces contrôles sont actuellement appliqués par les compagnies de chemins de fer de par leur propre chef, et non par suite d'une obligation législative. En fait, je crois que le gouvernement doit être félicité pour son attitude. Nous savons qu'il y a un problème et le ministre a déclaré en Chambre, après la procédure de consultation, qu'il y avait deux domaines dans lesquels le comité consultatif et lui s'entendaient, mais ce n'était ni le dépistage aléatoire ni le dépistage avant l'embauche. Il avait donc indiqué que ces deux questions devraient être examinées par le comité.

D'une certaine manière, je suis heureux que le gouvernement n'ait pas tenté d'imposer son point de vue sans que les intéressés aient pu être consultés, qu'il s'agisse des syndicats ou des compagnies de chemins de fer. S'il l'avait fait, il aurait risqué d'imposer un mécanisme contrevenant aux droits de la personne, et à bien d'autres choses. Il n'empêche que les compagnies de chemins de fer appliquent déjà certains contrôles. Je ne sais pas si nous, législateurs, avons le pouvoir d'imposer d'autres choses au CP ou au CN. Puisque des contrôles sont appliqués, les employés qui refusent de s'y soumettre se trouvent certainement dans une situation difficile, je suppose. À moins que certains ne soient plus stupides que ne le sont généralement ceux des sociétés de chemins de fer, pensez-vous qu'ils accepteraient qu'on précise par écrit que la raison pour laquelle ils n'ont pas obtenu l'emploi est qu'ils avaient refusé les contrôles préalables? Je n'exprime peut-être pas bien mon opinion, mais il me semble que quiconque souhaite obtenir un emploi dont l'une des conditions est de subir un contrôle de cette nature se soumettra de bonne grâce à cette condition.

M. Robichaud: Je ne le conteste pas.

Le président: Sauf que cela ne figure pas dans la loi.

[Text]

Mr. Robichaud: When we read paragraph 18.1(c):

respecting the following matters, in so far as they relate to safe railway operations, in relation to persons employed

and then we include:

or person to be employed in positions referred to in paragraph (b)

we are applying that to the people who are already working there, are we not, "persons employed"?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, which one is that again?

The Chairman: Well, we may make regulations, but the Parliamentary Secretary is suggesting caution, as I understand it, in the type of regulations, because of the complexity of the issue.

Mr. Robichaud: It does not refer to drug testing there, does it?

Mr. Thacker: No.

Mr. Robichaud: In your comments you mentioned drug testing.

• 1040

Mr. Thacker: Mr. Chairman, there is nothing in this bill that permits drug testing. We are saying that has to be part of this broader strategy.

Mr. Benjamin: If there is no reference to drug testing, then what is the problem with persons employed or to be employed? Surely you would not want the railroads to be allowed to start somebody out to work the next day without being adequately trained.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, there are provisions in here for us to control the medical conditions of people who are employed in safety-related positions. We feel that the intent of this amendment would be to allow the railway companies to get some legal backing for testing for drugs before employment. Bearing in mind the discussion we heard on drug testing earlier on, as far as railway operations are concerned we feel the only power we need is to be able to control the medical conditions of those people who are actually employed in safety-related positions, not those people who may be, because once they become employed in safety-related positions they have to conform to the requirements.

Mr. Thacker: Also, Mr. Chairman, the way the system works now, if CP or CN want to hire somebody, they do the interviews and as part of that they insist these people take a test for drugs. They will not hire if you will not. There is no law to prohibit that, and that is done. They find that about 13% of those people—

Mr. Belsher: They can hire whomever they want.

[Translation]

M. Robichaud: L'alinéa 18.(1)c) se lit actuellement comme suit:

en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, régir la formation, préalable ou non, des titulaires de ces postes.

Si on ajoutait:

ou des personnes devant occuper les postes mentionnés à l'alinéa b)

cette disposition s'appliquerait également aux candidats, n'est-ce pas?

M. Thacker: De quoi s'agit-il encore?

Le président: Si je comprends bien, le secrétaire parlementaire nous recommande de faire preuve de prudence face à ce problème, qui est très complexe.

M. Robichaud: Cela ne porte pas sur le dépistage des drogues, n'est-ce pas?

M. Thacker: Non.

M. Robichaud: Dans vos commentaires, vous avez parlé de dépistage des drogues.

M. Thacker: Monsieur le président, il n'y a rien dans ce projet de loi qui permette d'effectuer des tests sur l'usage de la drogue. Nous affirmons que cela doit faire partie d'une stratégie plus générale.

M. Benjamin: S'il n'y a aucune référence aux tests d'usage de la drogue, quel serait le problème si cet alinéa devait s'appliquer également aux candidats? Vous ne voulez quand même pas que les sociétés de chemins de fer soient autorisées à mettre au travail des personnes qui n'auraient pas reçu une formation adéquate.

M. Churcher: Le projet de loi contient des dispositions permettant de vérifier l'état de santé des personnes occupant des postes reliés à la sécurité. Nous estimons que le but de cette modification serait d'autoriser des sociétés de chemins de fer à imposer légalement des tests de drogue, avant l'embauche. Considérant la discussion que nous avons eue plus tôt sur les tests de dépistage, nous estimons que le seul pouvoir dont ont besoin les sociétés de chemins de fer est celui de contrôler l'état de santé des personnes occupant réellement des postes reliés à la sécurité, et non pas des personnes qui pourraient en occuper car, une fois qu'elles les occupent, elles sont obligées de se conformer aux exigences.

M. Thacker: Sous le régime actuel, monsieur le président, si le CP ou le CN veulent recruter quelqu'un, ils réalisent des entrevues et ils demandent aux candidats de passer un test d'usage de drogues. Ceux qui refusent ne sont pas recrutés. Il n'y a aucune loi qui empêche les sociétés de chemins de fer d'agir de cette manière et elles le font. Je crois savoir qu'environ 13 p. 100 des personnes...

M. Belsher: Elles peuvent recruter qui elles veulent.

[Texte]

Mr. Thacker: —have drugs and they do not hire them. But once you are in the employ of the railways, if some supervisor sees you staggering into work he will pull you off. But that then gets into their internal collective bargaining process. There could be grievance procedures, and they have procedures as to how all this is handled. We are talking about whether we, as a committee, want to impose over and above that, without adequate consultation, a law that would violate that collective agreement and all the grievance procedures. We are just saying that, when we looked into it, it became apparent that it was so complex we could not do it for today or Thursday or by report stage.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I have very strong feelings on this, and I can see the wisdom of our having to do it by way of a recommendation to the Minister to start drawing in all the parties so the consultative process can take place. How does that get drawn up? Who draws up that sort of recommendation for us?

The Chairman: That is not the Parliamentary Secretary; that is the committee, if we want to draw anything up after we get into the clause-by-clause study. We will get our staff to work.

In effect, this clause 18 thing is really putting into legislation rule G, and you are not touching the other areas at the moment.

Mr. Thacker: Right.

The Chairman: We will be talking about that later, but let us move on, because I think that is the correct summary of the situation.

Mr. Thacker: There is another amendment to subparagraph 18.(1)(c)(iii), where it refers to "minimum medical and optometric standards". We are prepared to add the word "audiometric" as well.

I think we are on page 6 now. On subclause 18.(3), CP wanted to replace revocation of rules with prevailing regulations. Mr. Churcher can talk to that.

Mr. Benjamin: What about subclause 18.(2), the one ahead of that?

Mr. Thacker: We are rejecting subclause 18.(2), Mr. Benjamin, for the same reason as we said earlier on, adding the word "safe".

The Chairman: That is right. We are on subclause 18.(3).

Mr. Dick McNeil (Director, Special Projects, Railway Safety, Department of Transport): This was simply a question of the legal wording. We have asked the draftsmen to have a look at it. We think the wording in the bill is adequate and you would simply revoke the part of the rule that is in conflict with the regulations.

[Traduction]

M. Thacker: ... ne sont pas recrutées pour cette raison. Par contre, une fois que vous êtes employé par une société de chemins de fer, si un superviseur constate que vous avez des problèmes de cette nature, il peut vous retirer vos fonctions. On aborde cependant là un problème de relations syndicales-patronales avec procédure de grief. Tout ce que nous nous demandons, c'est si le comité veut imposer, sans consultation adéquate, une procédure légale qui risque de contrevenir aux conventions collectives et aux procédures de grief. Notre conclusion est simplement que, lorsque nous avons examiné le problème, nous avons constaté qu'il était tellement complexe, qu'il ne nous serait pas possible d'y proposer une solution aujourd'hui, ni même jeudi, ou à l'étape du rapport.

M. Belsher: C'est un problème qui me préoccupe profondément, monsieur le président. Je comprends pourquoi il serait plus sage de recommander au ministre qu'il invite les parties concernées à engager des consultations. Comment cela pourrait-il être fait? Qui pourrait formuler une telle recommandation?

Le président: Ce n'est pas le secrétaire parlementaire qui doit s'en charger. Si nous voulons le faire, nous pourrions le faire après l'examen article par article. Nous demanderons à nos conseillers de préparer un texte.

En fait, cet article 18 revient à donner force de loi à la règle G, et c'est tout.

M. Thacker: C'est exact.

Le président: Nous reparlerons de cela plus tard. Je crois que cela résume bien la situation.

M. Thacker: Il y a une autre modification concernant l'alinéa 18.(1)c). Nous sommes prêts à préciser que les normes dont il s'agit devraient être non seulement des normes de santé et de vision, mais également des normes d'ouïe.

Cela nous amène au paragraphe 18.(3). Le CP voulait remplacer l'annulation des dispositions par les règlements en vigueur. M. Churcher pourra vous donner des explications.

M. Benjamin: Il n'y a rien au sujet du paragraphe précédent, 18.(2)?

M. Thacker: Nous rejetons la proposition concernant le paragraphe 18.(2), pour la même raison que précédemment, puisqu'il s'agit d'ajouter le mot «sûre».

Le président: C'est exact. Nous en sommes au paragraphe 18.(3).

M. Dick McNeil (directeur, projets spéciaux, sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Il s'agit simplement d'une question de libellé juridique. Nous avons demandé à nos rédacteurs d'examiner le problème. Nous pensons que le libellé du projet de loi est adéquat puisqu'il s'agirait simplement d'annuler les dispositions des règles existantes qui sont incompatibles avec les règlements.

[Text]

The Chairman: Did you say you have gone out for—

Mr. McNeil: We have asked the draftsmen to have a look at it. We believe the wording that is in there now is adequate, but we are waiting for advice from the draftsmen.

The Chairman: Will you let us know if they come back and tell you it is not?

Mr. McNeil: Yes.

Mr. Thacker: Our feeling is that we will not go for it, but it is a possibility if our drafters come back. . .

• 1045

On clause 19, we dealt with the time limit, 180 days.

On subclause 19.(2), CP had a reference to relevant association or organization being affected "on the grounds of safety". We are saying again that the Minister will determine whether an objection is made on the grounds of safety.

Subclause 19.(2), CSX: notification of potential objectors should be through *The Canada Gazette*, not a requirement placed on the railways. And we are saying that CSX is confusing the rules with regulations. There will be no publication of rule changes, therefore the railways must undertake to notify potential objectors.

Next, UTU wanted an amendment that railways should also be required to consult relevant organizations on revisions, amendments or further filings with respect to rules. We are saying this is provided for under subclauses 19.(2), 19.(6) and 19.(8).

The Chairman: Give us this one quickly, subclause 19.(3).

Mr. Thacker: Subclause 19.(3), the Canadian Manufacturers' Association wanted to add a provision for objection on the grounds of efficiency. We say that the policy decision is to separate safety and economic regulation. The Minister will consider rule changes and objections on the basis of safety only. Efficiency and those economic regulations come through the NTA. The Minister is concerned with the basic safety rules.

Subclause 19.(4), the manufacturers wanted to add a requirement that the Minister consider efficiency, the same clause under subclause (4), the same argument. We reject it.

Paragraph 19.(6)(a), CP: delete reference to Minister exercising option to impose rules under subclause 16.(7). We are saying that the Minister must have the ability to intervene in the process.

[Translation]

Le président: Venez-vous de dire que vous aviez. . .

M. McNeil: Nous avons demandé à nos rédacteurs d'examiner cet article. Nous estimons que le texte actuel est satisfaisant, mais nous attendons les conclusions des rédacteurs.

Le président: Pourriez-vous nous prévenir s'ils vous donnent une réponse négative?

M. McNeil: Oui.

M. Thacker: Notre première impression est que nous n'accepterons pas cette modification, mais il se peut fort bien que nos rédacteurs nous répondent. . .

À propos de l'article 19, nous avons parlé de la limite de temps, 180 jours.

Article 19.(2); le CP a parlé de la possibilité pour une organisation intéressée d'être touchée «pour des raisons de sécurité». Nous le répétons, c'est le ministre qui décidera si une opposition a été formulée pour des raisons de sécurité.

Article 19.(2); CSX: les avis d'opposition doivent être publiés dans *La Gazette du Canada*; cela ne doit pas être imposé aux chemins de fer. Nous prétendons que CSX confond règles et réglementation. Comme le changement des règles ne sera pas publié, les compagnies de chemins de fer doivent faire leur possible pour avertir ceux qui pourraient s'y opposer.

Ensuite, UTU a réclamé un amendement qui exigerait également des compagnies de chemins de fer qu'elles consultent les organisations intéressées sur toute révision, amendement ou modification des règles. Nous prétendons que cela est déjà prévu aux paragraphes 19.(2), 19.(6) et 19.(8).

Le président: Donnez-nous très vite le paragraphe 19.(3).

M. Thacker: L'Association des manufacturiers canadiens voulait ajouter une disposition au paragraphe 19.(3) sur les oppositions pour des raisons d'efficacité. Nous prétendons qu'il faut prendre une décision politique pour faire la distinction entre réglementation relative à la sécurité et réglementation économique. Le ministre se basera uniquement sur des considérations de sécurité pour juger des changements de règles et des oppositions. Les considérations d'efficacité et de la réglementation économique relèvent de la LNT. Le ministre s'intéresse à la sécurité.

Paragraphe 19.(4): les manufacturiers voulaient que le ministre soit forcé de tenir compte de l'efficacité, même disposition que pour le paragraphe (4), même argument. Nous ne sommes pas d'accord.

Paragraphe 19.(6)(a): le CP veut qu'on supprime la référence à une option exercée par le ministre lui permettant d'imposer certaines règles dans le cadre du paragraphe 16.(7). Nous prétendons que le ministre doit avoir la possibilité d'intervenir.

[Texte]

The Chairman: Yes, let us keep moving.

Mr. Thacker: Subclause 19.(8), Algoma Central Railway: the Minister should be required to consider cost effectiveness in examining objections to changes in rules. Again the policy decision is to separate safety and economic regulation.

Subclause 19.(8), CSX: the Minister should consider cost effectiveness. Again, the same reasons, no.

Subclause 19.(10), CN—

The Chairman: That is the 60 days.

Mr. Thacker: Sixty days, we have dealt with that.

Paragraph 19.(10)(b), the same.

Clause 20, CN: we need a definition which differentiates rules from operating bulletins and special instructions. I would like Mr. Churcher or one of our officials to speak to that because we sort of have an open mind ourselves and would like the committee view.

Mr. Churcher: One of the problems here, Mr. Chairman, is it is very well to say there should only be so many rules the Minister should have to approve, but when you come down to trying to identify which safety rules should be approved and which rules of questionable safety impact may not need to be approved, it is not that simple.

When CN came right down to it they suggested that all we should be doing is approving the uniform code of operating rules. As members know, there are a lot of other rules having a safety implication which are not in the uniform code, things such as whistling at crossings and things of that sort. For that reason we do not feel we can define what rules the Minister should have to approve and what rules need not come to the Minister, and this is going to have to be approved through experience in operating the new system. So we do not feel it is appropriate to restrict ourselves.

Mr. Benjamin: What about the whole matter of their time-card, the timetables, the schedules, operating speeds, whatnot? You could have a special instruction that is printed right in the schedule—

Mr. Churcher: That is correct.

Mr. Benjamin: —that is a permanent slow order.

Mr. Churcher: And that is just as much a safety rule as a flagging rule. Yes, we agree. That is why we feel we have to have this flexibility. Restricted clearances is another item on the time-card.

Mr. Benjamin: Yes.

[Traduction]

Le président: Oui, poursuivons.

M. Thacker: Paragrahe 19.(8); l'Algoma Central Railway veut que le ministre soit tenu de tenir compte des coûts lorsqu'il examine les oppositions à certains changements de règle. Encore une fois, la décision politique est là pour faire une distinction entre sécurité et réglementation économique.

Le paragraphe 19.(8); CSX tient à ce que le ministre tienne compte des coûts. Encore une fois, pour les mêmes raisons: non.

Paragraphe 19.(10); le CN. . .

Le président: Les 60 jours.

M. Thacker: Soixante jours, nous en avons déjà parlé.

Paragraphe 19.(10)b): même chose.

Article 20; le CN: nous avons besoin d'une définition pour distinguer les règles des bulletins internes et des instructions spéciales. J'aimerais que M. Churcher ou l'un de nos fonctionnaires vous explique cette situation car, pour notre part, nous n'avons pas des idées bien arrêtées à ce sujet et nous aimerions savoir ce qu'en pense le comité.

M. Churcher: Monsieur le président, un des problèmes tient au fait qu'il est bien joli de décider que le ministre devra approuver un nombre restreint de règles, mais quand il faut décider quelles sont les règles qui doivent être approuvées par le ministre, quelles sont les règles qui ne sont peut-être pas aussi importantes pour la sécurité et qui ne méritent pas d'être approuvées par le ministre, ce n'est plus aussi simple.

Quand le CN s'est attaqué à la question, il a conclu qu'il suffirait d'approuver le code uniforme des règles d'exploitation. Comme les députés le savent, il y a beaucoup d'autres règles qui ont des implications pour la sécurité et qui ne figurent pas dans le code uniforme, par exemple les sonneries au passage à niveau, etc. Pour cette raison, nous hésitons beaucoup à définir les règles qui doivent être approuvées par le ministre et celles qu'il est inutile de lui soumettre, et nous pensons qu'il faudra faire l'expérience du nouveau système pour prendre des décisions. Il serait regrettable de nous imposer d'avance des restrictions.

M. Benjamin: Et toute cette affaire du pointage, des horaires, calendrier, vitesse, etc.? On pourrait imprimer des instructions spéciales dans les horaires. . .

M. Churcher: C'est exact.

M. Benjamin: C'est un ordre de ralentissement permanent.

M. Churcher: Et cela intéresse la sécurité tout autant que la signalisation. Effectivement, nous sommes d'accord. C'est la raison pour laquelle nous pensons avoir besoin de cette marge. Les autorisations de passage restreintes figurent également sur les fiches d'organisation du travail.

M. Benjamin: Oui.

[Text]

Mr. Thacker: Subclause 20.(2), UTU: the railways should also be required to consult relevant organizations on revisions, amendments or further filings with respect to rules. We are saying this is provided for, therefore it is not necessary.

Clause 24, the Federation of Canadian Municipalities say except for mines and drainage this clause should only apply to a maximum of 60 metres in either direction from the railway right of way. We say there are no restrictions on similar powers that have existed for decades in the Railway Act without any problems.

• 1050

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to get a bit more explanation, because I think what the municipalities are saying is that when the act was designed there was nowhere near the kinds of structural undertakings adjacent to railroads, particularly in our municipalities. They recognize that for drainage purposes and for mines there is no need for the railroads, or the NTA for that matter, to have authority over those lands. Although they might not have tried to do something about the clause, because they have good lawyers and good engineers who know what the rules are, that does not mean that a change is not needed. I am wondering if you would like to elaborate a bit on your rationale for not accepting the 60 metres, or some similar distance; in effect to give control back to the municipalities so they know what they can and cannot do at the immediate or adjacent areas to rights of way.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, I think you are raising a good point. The question is what is magic about 60 metres. It could be that some projects that could affect railway safety would be carried out farther than 60 metres from the railway track; for example, bulk storage of dangerous commodities.

The powers in here allow the Minister to do something only where railway safety is involved; it is not a general zoning power. The concern of the municipalities is more that the Minister would control zoning in an area that may go back some way and therefore control what is done on these lands and therefore the taxation possibilities and revenue potential. But it is restricted to railway safety things.

Mr. Angus: A final point. They agree there are some areas where there needs to be the power. Granted you say that it deals with railway safety, but could the clause be slightly redefined so it deals with things like storage of hazardous goods in proximity? Perhaps you could take another look at it to see whether we can meet their worry, and at the same time do what the intention of the clause is.

[Translation]

M. Thacker: Paragraphe 20.(2); UTU: les chemins de fer devraient également être tenus de consulter les organisations intéressées avant d'adopter des révisions, des amendements ou de modifier les règles. Nous prétendons que cela est déjà prévu et que ce n'est pas nécessaire.

Article 24; la Fédération des municipalités canadiennes prétend qu'à l'exception des mines et des travaux de drainage cet article ne devrait être appliqué qu'à un maximum de 60 mètres dans toutes les directions à partir du droit de passage ferroviaire. Des pouvoirs semblables sont prévus par la Loi sur les chemins de fer et existent depuis des dizaines d'années sans aucune restriction, ce qui n'a jamais posé de problème.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais quelques explications supplémentaires car, à mon avis, les municipalités prétendent que la loi remonte à une époque où les structures qui existent actuellement à proximité des chemins de fer, en particulier dans les municipalités, étaient loin d'exister. Elles savent que pour des raisons de drainage, et pour les mines, les chemins de fer ou même l'ONT d'ailleurs, n'ont pas besoin d'un droit de regard sur ces terres. Il est fort possible qu'elles n'ont pas cherché à faire modifier cet article, parce qu'elles ont de bons avocats, de bons ingénieurs qui connaissent bien les règles, mais cela ne signifie pas qu'un changement n'est pas nécessaire. Pouvez-vous nous expliquer un peu pourquoi vous refusez d'accepter les 60 mètres, ou une distance comparable, ce qui rendrait le contrôle aux municipalités qui sauraient alors ce qu'elles peuvent faire et ce qu'elles ne doivent pas faire à proximité des droits de passage.

M. Churcher: Monsieur le président, vous soulevez une excellente question. En effet, il convient de se demander ce que ce chiffre de 60 mètres a de tellement magique. On peut concevoir des projets qui affecteraient la sécurité des chemins de fer et qui seraient situés à plus de 60 mètres d'une voie de chemin de fer, par exemple, l'entreposage en gros de produits dangereux.

D'après ces dispositions, le ministre peut intervenir uniquement lorsque la sécurité des chemins de fer est en cause, ce n'est pas le zonage général qui est impliqué. Les municipalités, pour leur part, craignent que le ministre ne prenne le contrôle du zonage assez loin, ce qui lui permettrait de contrôler ce qu'on fait sur ces terres et, par conséquent, les possibilités fiscales et le potentiel de revenu. Mais il s'agit uniquement de la sécurité des chemins de fer.

M. Angus: Une dernière chose. Les municipalités reconnaissent que ce pouvoir est nécessaire dans certains cas. Je sais bien que vous parlez de sécurité des chemins de fer, mais ne pourrait-on modifier quelque peu l'article pour englober certaines choses comme l'entreposage de produits dangereux? Peut-être pourriez-vous reconsidérer, essayer de tenir compte de leurs objections sans changer la portée générale de l'article.

[Texte]

Mr. Churcher: Mr. Chairman, we will take another look at that.

I should also mention that many of the fears can be allayed through consultation, before things happen.

Mr. Thacker: At the top of page 8, clause 24, Regina: provide for consultations with provinces prior to establishing regulations governing activities off railway rights of way. This clause in the bill simply continues the powers that have worked well in the old act. Regulations will be system-wide and subject to consultation and publication process for regulations. Consultation can also take place through the consultative committee or normal political processes, so we do not feel we need a specific amendment at this point.

Subclause 24.(2), CN: railways should not be required to pay compensation to user of adjacent lands. The same compensation will be related to loss suffered and will either be as agreed to by the railway or determined by the NTA. So we have no amendments on that.

Incidentally, it is further on, but if members want to change the clause that would increase the railway's compensation from \$5,000, we are prepared to look at that.

Subclause 24.(2), CP: limit the compensation to the extent the railway benefits from the application of the regulations.

Mr. Churcher: The same thing.

Mr. Thacker: Subclause 27.(2), CP: add reference to qualifications of inspectors. We are saying that the Minister will determine who is qualified and that he will certify inspectors in areas of competence. We do not believe anything else is necessary, but we appreciate the arguments the railway was making. They feel that in the past some inspectors have not been as qualified as they ought to be. They would like to see us set out regulations that set out what those qualifications should be. Our response is that surely we should leave that to the Minister to decide who is qualified.

• 1055

Mr. Benjamin: You have such a variety of things in which you need inspectors with good expertise. You could have one inspector who is an expert on signal systems but does not know a damned thing about the wheels underneath a boxcar. So should there not be at least a general list of basic qualifications—civil engineering, electrical engineering, etc.?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, one of the problems we have had in the past has been that the only certified inspectors have been civil engineers. A railway inspecting engineer is the only inspector who has been permitted under the past legislation.

[Traduction]

M. Churcher: Monsieur le président, nous allons reconsidérer.

J'ajoute que beaucoup de craintes peuvent être apaisées grâce à des consultations, avant que des mesures soient prises.

M. Thacker: Au haut de la page 8, article 24, Regina: prévoir des consultations avec les provinces avant de mettre en place des règlements sur les activités à proximité des droits de passage. Cet article du projet de loi maintient simplement des pouvoirs qui existaient dans l'ancienne loi et qui fonctionnaient très bien. La réglementation portera sur l'ensemble du système et fera l'objet de consultations et sera publiée. Des consultations sont également possibles par l'entremise du Comité consultatif ou de l'appareil politique normal, si bien qu'à notre avis un amendement est inutile.

Paragraphe 24.(2): Le CN: Les chemins de fer ne devraient pas être tenus de verser de dommages-intérêts aux utilisateurs des terres qui se trouvent à proximité. Ce dédommagement sera calculé d'après les pertes éprouvées selon un accord avec le chemin de fer ou une décision de l'ONT. Nous n'avons donc pas d'amendement.

Soit dit en passant, cela vient plus loin, mais si les députés veulent changer l'article qui augmente des dommages-intérêts actuels de 5,000\$, nous sommes prêts à étudier cette possibilité.

Paragraphe 24.(2): Le CP: Limiter les dommages-intérêts aux avantages tirés par les chemins de fer de l'application de la réglementation.

M. Churcher: Même chose.

M. Thacker: Paragraphe 27.(2); CP: Ajouter une référence aux qualifications des inspecteurs. Nous prétendons que le ministre déterminera qui est qualifié et décernera des certificats de compétence aux inspecteurs. À notre avis, rien d'autre n'est nécessaire mais nous comprenons tout de même la position de la compagnie. Elle estime que, par le passé, certains inspecteurs n'avaient pas toutes les qualifications requises. Elle aimerait que ces qualifications soient arrêtées par la réglementation. Nous pensons que c'est au ministre de décider qui est qualifié.

M. Benjamin: Il y a tellement de domaines où il faut un inspecteur bien qualifié; un inspecteur peut être expert en signalisation sans avoir la moindre idée de ce qui se passe sous un wagon. Est-ce qu'il ne devrait pas y avoir une liste générale des qualifications de base: génie civil, génie électrique, etc?

M. Churcher: Monsieur le président, par le passé un des problèmes était que seuls les inspecteurs certifiés étaient des ingénieurs en génie civil. Au terme de la législation passée, seuls les ingénieurs inspecteurs étaient autorisés à inspecter pour le compte des chemins de fer.

[Text]

We recognize that things have changed now; and you are quite right, we may need a civil engineer, we may need a mechanical engineer, and we may also need somebody who is an expert in railway operations, somebody who is an expert in rules and regulations.

Mr. Benjamin: A former chief dispatcher, for example.

Mr. Churcher: Possibly, yes; quite possibly.

Mr. Benjamin: With the new signal systems and advance control systems, we are going to need computer experts and electrical engineers.

Mr. Churcher: The areas for which they will be competent will be set out in their certificate of accreditation. There will not be a general overall inspector who has many hats; it will be a specific set of expertise for which an inspector will be competent.

Mr. Thacker: I think it is true, Mr. Chairman, that this bill, as compared to what the law is today, does add a great deal more detail. If you look at subclause 27.(2):

A railway safety inspector shall be furnished with a certificate showing the matters for which the inspector is designated. . .

That is anticipating that there will be specialists. There will be a certificate saying that he is a specialist in wheels or whatever it may be. For us to design regulations that would anticipate all those changes in the years ahead is probably just too difficult.

The Chairman: I would think so. But let us continue.

Mr. Thacker: On paragraph 28.(1)(b), the CN proposed that tests on property seized from a railway should be preceded by notification allowing a company officer to witness the tests. Our officials agree that is a reasonable proposal, but they wonder if it should be in legislation. We do not have a specific wording, but if members felt strongly about it, we could try to come up with something.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, it would be difficult to design the wording because you would have to set time limits for how much advice they were going to get that we were going to test the material. It would be very, very difficult, we feel, to do so.

Mr. Benjamin: Would it not just be automatic? If they have a newly designed locomotive they want to use, and you wanted to test the damned thing, it would just be automatic. There would be both railway and union officials there to watch the test.

Mr. Thacker: This is the clause, Mr. Chairman, setting out the inspector's powers. It says:

28.(1) A railway safety inspector may, at any time,

[Translation]

Nous savons que la situation a changé aujourd'hui, et vous avez parfaitement raison, parfois on a besoin d'un spécialiste en génie civil, parfois d'un spécialiste en génie mécanique, et parfois aussi d'un expert en exploitation, de quelqu'un qui connaît à fond les règles et la réglementation.

Mr. Benjamin: Un ancien dispatcher en chef, par exemple.

Mr. Churcher: Effectivement, oui, c'est très possible.

M. Benjamin: Avec le nouveau système de signalisation, les systèmes de contrôle à distance, nous allons avoir besoin d'experts en informatique et d'ingénieurs en électricité.

M. Churcher: Leur domaine de compétence sera précisé dans leur certificat d'accréditation. Il n'y aura pas d'inspecteur général à tout faire; chaque inspecteur sera compétent dans un domaine bien défini.

M. Thacker: Monsieur le président, par rapport à la loi actuelle, il faut reconnaître que ce bill entre beaucoup dans les détails. Si vous lisez le paragraphe 27.(2):

L'inspecteur reçoit un certificat, délimitant sa compétence, . . .

On suppose donc qu'il y aura des spécialistes. Il y aura un certificat précisant qu'un tel est spécialiste des roues, ou d'autre chose. Nous aurions bien du mal à définir des règlements en prévision de tous ces changements futurs.

Le président: J'imagine. Mais poursuivons.

M. Thacker: À propos du paragraphe 28.(1)(b) le CN a proposé qu'on prévienne la compagnie pour qu'elle puisse envoyer un représentant lorsque des tests sont effectués sur des terrains ayant appartenu à un chemin de fer et qui ont été saisis. Nos responsables reconnaissent que la proposition est raisonnable, mais ils se demandent si sa place est bien dans la législation. Nous n'avons pas d'énoncé, mais si les députés y tiennent, nous pourrions trouver quelque chose.

M. Churcher: Monsieur le président, il serait difficile de trouver un énoncé car cela nous forcerait à prévoir des délais, de décider combien de temps à l'avance il faudrait les prévenir lorsque des tests vont être effectués. Nous pensons que cela serait excessivement difficile.

M. Benjamin: Est-ce que ça ne serait pas automatique? Supposons qu'ils aient un nouveau modèle de locomotive et que vous vouliez le mettre à l'essai, ce serait automatique. Des représentants de la compagnie et des syndicats assisteraient aux essais.

M. Thacker: Monsieur le président, c'est l'article qui prévoit les pouvoirs de l'inspecteur. Je cite:

28.(1) L'inspecteur de la sécurité ferroviaire peut:

[Texte]

(b) seize any property found in the course of that inspection... that the inspector believes, on reasonable ground, will afford evidence with respect to an offence...

I think we want our inspectors to have those kinds of powers. But naturally you would want everybody to be able to be treated fairly. But if there is an emergency, he has to be able to jump in and grab it, I think. If we get into a process where there has to be notification, and time, and all of that, it will defeat the very purpose for which you want him to be able to grab something that is wrong.

Mr. Robichaud: This is only for the test, is it not?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Robichaud: That is not in the actual seizure, is it?

Mr. Churcher: That is correct; yes.

Mr. Robichaud: So he could still seize; he still has those powers. When he comes to make the test on the piece of machinery, then he advises the railways that the test is going to be conducted on a certain day.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, we feel this is something that is far more appropriate to arrange administratively. Of course, as you point out, it will happen. It is unlikely that the tests will be carried out in secret.

Mr. Thacker: The same with the next point by CP on subclause 28.(2). CP wanted a reference to the qualification of the inspectors.

• 1100

Mr. Benjamin: I see you have a question mark there. Does that mean you are still looking at it?

Mr. Thacker: Having looked at it again, we really mean "no" to that one. I just do not know how we could put it in. As Mr. Churcher said, I think we should just leave it.

At the top of page 9, we have dealt with the first one, paragraph 28.(3)(c), by the UTU:

Power of inspectors to seize property are open ended and do not afford the affected person protection under the law.

We are saying paragraph 28.(3)(c) is only applicable in extreme circumstances. Therefore we have no amendment on that.

The Chairman: Excuse me, Mr. Parliamentary Secretary. The Chair has a problem at 12 p.m. and I was going to ask members for their thoughts. I think some other problems are going to intercede even before 12 p.m., so let us just keep going on this. I hope it is the intent and planning of officials to be here this afternoon at 3.30 p.m., because this is most useful. The explanations

[Traduction]

b) saisir tous objets trouvés à l'endroit de sa visite et dont il a des motifs raisonnables de croire qu'ils pourront servir à prouver une infraction...

Je pense qu'il est bon de donner à nos inspecteurs ce genre de pouvoir. Mais bien sûr, vous voulez pouvoir traiter tout le monde équitablement. Cela dit, en cas d'urgence, l'inspecteur doit pouvoir intervenir rapidement, je pense que c'est indispensable. Si nous nous lançons dans des préavis, des délais, etc., vous allez l'empêcher de saisir quelque chose qu'il juge dangereux.

M. Robichaud: Il s'agit uniquement du test, n'est-ce pas?

M. Thacker: Oui.

M. Robichaud: Il ne s'agit pas de saisies, n'est-ce pas?

M. Churcher: C'est exact, oui.

M. Robichaud: Par conséquent, il pourrait tout de même effectuer une saisie, il a toujours ce pouvoir. Lorsqu'il fait des essais sur un appareil, il peut prévenir la compagnie que ces essais auront lieu tel jour.

M. Churcher: Monsieur le président, nous pensons que cela devrait être réglé par les voies administratives. Bien sûr, comme vous le dites, c'est ce qui se produira. Il est peu probable que ces tests soient effectués en secret.

M. Thacker: Le même argument vaut pour l'intervention suivante du CP à propos du paragraphe 28.(2). Le CP voulait qu'on parle des qualifications des inspecteurs.

M. Benjamin: Je vois que vous avez mis un point d'interrogation. Est-ce que cela veut dire que vous continuez à étudier la question?

M. Thacker: En fait, après avoir reconsidéré, nous avons fini par décider que non. Je ne vois vraiment pas comment ce serait possible. Comme M. Churcher l'a dit, je pense qu'il faut conserver cette disposition.

En haut de la page 9, nous étudions la proposition de l'UTU à propos du paragraphe 28.(3):

Les pouvoirs de saisie des inspecteurs ne sont pas limités, une situation qui ne protège pas efficacement les intéressés.

Nous estimons que la fin du paragraphe 28.(3) ne s'applique qu'à des circonstances extrêmes. Par conséquent, nous n'avons pas d'amendement.

Le président: Excusez-moi, monsieur le secrétaire parlementaire. Le président a d'autres obligations à midi. J'allais demander aux députés ce qu'ils en pensent, je pense d'ailleurs que nous aurons d'autres problèmes, avant même midi; poursuivons donc. J'espère que les fonctionnaires ont prévu d'être ici cet après-midi à 15h30, car cet exercice est particulièrement utile. Les explications

[Text]

the Parliamentary Secretary and his officials are giving will certainly help us.

I really envisage several things happening between now and 12 p.m., but I was going to have a problem if we went to 12 p.m. because I do not have a vice-chairman. Let us just keep going, because I think other things are going to happen before 12 p.m. to affect the deliberations of this committee. Just a little suspense.

Mr. Thacker: It is my duty day, Mr. Chairman. Should I be there?

The Chairman: It has nothing to do with you.

Mr. Robichaud: Are you going to resign, Mr. Chairman?

The Chairman: Keep going. I think a couple of things are going to happen.

Mr. Thacker: On clause 31, Mr. Chairman, Algoma Central Railway have a proposal. It is:

In an emergency, an inspector's request for action should be passed to a company officer, who would then assume responsibility. An inspector should only intervene in operations if a company officer is not available, or if the inspector is not satisfied with the corrective action taken. The Act should state that companies are responsible for managing and inspectors are responsible for verifying that management acts in compliance with safety standards.

Our reply is:

This is what the Bill proposes, specifically through the process for serving notice established in Subsection 31.(6).

We therefore do not have an amendment.

CN had a proposal that:

Authority of inspectors to order changes should be subject to a review process if railway disagrees with such orders.

We agree, and we will have such an amendment for you.

The Chairman: Good. Next.

Mr. Thacker: CSX proposed that:

Inspectors' compliance orders should be limited to emergencies. For non-critical situations, allow 90 days for compliance and 120 days before issuing a restrictive order or levying fines for willful violations.

We are saying that:

Inspectors' orders are limited to emergencies, otherwise the Minister will determine what action to be taken for non-compliance.

[Translation]

du secrétaire parlementaire et de ses collègues vont beaucoup nous aider.

Plusieurs choses sont possibles d'ici midi, mais nous allons avoir un problème si nous voulons poursuivre, car je n'ai pas de vice-président. Poursuivons donc, car le comité ne pourra peut-être pas continuer ses délibérations au-delà de midi. Pour l'instant, c'est le suspense.

M. Thacker: Monsieur le président, je suis de garde à la Chambre; dois-je y aller?

Le président: Vous n'êtes pas concerné.

M. Robichaud: Vous allez démissionner, monsieur le président?

Le président: Poursuivez. Je pense qu'on va assister à un ou deux incidents.

M. Thacker: Monsieur le président, l'Algoma Central Railway a une proposition à propos de l'article 31. Je la lis:

En cas d'urgence, la demande d'intervention de l'inspecteur doit être transmise à un responsable de la compagnie qui assume alors la responsabilité. Un inspecteur peut intervenir dans les opérations uniquement en l'absence d'un responsable de la compagnie ou si l'inspecteur n'est pas satisfait des mesures prises. La loi doit préciser que les compagnies sont responsables de l'exploitation et que les inspecteurs sont responsables de vérifier que les modes d'exploitation respectent les normes de sécurité.

Voilà notre réponse:

C'est précisément ce que propose le projet de loi, en particulier aux termes du préavis prévu par le paragraphe 31.(6).

Nous n'avons donc pas d'amendement.

Le CN a une proposition et veut que:

Lorsque la compagnie n'est pas d'accord avec les changements ordonnés par un inspecteur, un processus de révision devrait s'enclencher.

Nous sommes d'accords et nous avons préparé un amendement à cet effet.

Le président: D'accord. Ensuite.

M. Thacker: CSX a proposé que:

Les ordres de conformité des inspecteurs se limitent aux situations d'urgence. Lorsqu'il ne s'agit pas d'une situation critique, il faut accorder 90 jours aux intéressés pour rectifier la situation et attendre 120 jours avant d'émettre une restriction ou d'imposer des amendes pour violation délibérée.

Notre position:

Les ordres des inspecteurs portent uniquement sur les cas d'urgence, sinon c'est le ministre qui détermine les mesures à prendre en cas de non-conformité.

[Texte]

We therefore do not have an amendment.

On clause 31 Manufacturers Life propose:

Delete and allow Minister to exercise all powers of inspection and issuing of emergencies orders by delegation pursuant to Section 45.

We say:

Section 31 provides specific procedures for inspectors to follow in acting to intervene in railway operations, including protection against unwarranted interruption of rail service to shippers.

We therefore do not have an amendment on that.

In paragraph 31.(1)(a), CP proposes:

Add a proviso that no order to take action will occur unless railway is unable or unwilling to take corrective action.

We say:

There is no reason for an inspector to issue an order if the railway is prepared to correct the problem. Any unnecessary action by an inspector can be appealed to the Minister.

In paragraph 31.(2)(b), CP proposes:

Add a proviso that no order to take action will occur unless railway is unable or unwilling to take corrective action.

Same reason. In paragraph 31.(3)(a), CP has the same proposal.

In subclause 31.(6), the UTU proposes:

Notification of an inspector to a railway company not to use certain works or equipment should also be provided to employees.

We say:

Railway is responsible and accountable for compliance, including advising employees.

Mr. Benjamin: But if it chooses not to and wants to circumvent an inspector after he has left the scene. . . It has happened before. A car has been bad-ordered. The tag was taken off and it went on and stayed on the train. If the employee knew about it, he would say to hell with the yard foreman. I would switch the car off.

• 1105

Mr. Churcher: The railway company is in contravention of the Railway Safety Act and could be subject to fines. If it is a safety question and the railway, for some reason, did not follow up with its employees,

[Traduction]

Nous n'avons donc pas d'amendement.

À propos de l'article 31, Manufacturers Life propose de:

Supprimer l'article et permettre au ministre d'exercer tous les pouvoirs d'inspection et d'émettre des ordres d'urgence par délégation de pouvoir conformément à l'article 45.

Notre position:

L'article 31 prévoit une procédure bien précise à l'intention des inspecteurs qui interviennent dans l'exploitation d'un chemin de fer, y compris des mesures de protection contre l'interruption non justifiée du service ferroviaire.

Nous n'avons donc pas d'amendement à ce sujet.

Au paragraphe 31.(1), le CP propose d':

Ajouter une disposition prévoyant qu'aucun ordre ne deviendra exécutoire sauf si la compagnie est dans l'impossibilité de prendre des mesures ou refuse de le faire.

Notre position:

Lorsque la compagnie est disposée à rectifier le problème, l'inspecteur n'a aucune raison d'émettre un ordre. Il est toujours possible d'appeler auprès du ministre d'une mesure inutile prise par un inspecteur.

À propos du paragraphe 31.(2), le CP propose d':

Ajouter une disposition prévoyant qu'aucun ordre ne sera émis à moins que la compagnie ne soit dans l'impossibilité de prendre des mesures ou refuse de le faire.

Même raison. Au paragraphe 31.(3), le CP fait la même proposition.

Au paragraphe 31.(6), l'UTU propose ceci:

Lorsqu'un inspecteur avertit une compagnie de chemin de fer qu'elle ne doit pas utiliser certaines installations ou certains équipements, les employés devraient être prévenus.

Notre position:

C'est la compagnie qui est tenue de se conformer aux décisions de l'inspecteur, et c'est également sa responsabilité d'informer ses employés.

M. Benjamin: Mais si elle décide de ne pas le faire et de passer outre aux décisions de l'inspecteur une fois qu'il est parti. . . Ça s'est déjà vu. Supposons qu'un wagon ait été mal placé, par exemple parce que son étiquette a été enlevée. Si l'employé savait que ce wagon ne devait pas être placé dans ce train, il pourrait ne pas prévenir le contremaître et intervenir lui-même.

M. Churcher: La société de chemins de fer contreviendrait alors à la Loi sur la sécurité des chemins de fer et pourrait être passible d'amendes. C'est une question de sécurité et, si la société ne contrôle pas les

[Text]

they would also be in contravention of Part IV of the Canada Labour Code.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the bells are still ringing. We must be having a problem with the quorum. It is my duty—

The Chairman: We have our quorum. Keep going. We are going to be interrupted anyway if there is a quorum, but that is—

Mr. Thacker: Mr. Chairman, CP wants us to add a requirement for the Minister to review inspector's orders on written request of the railway. We are saying we agree to that.

In clause 32, UTU employees and organizations should receive notice of ministerial orders. We are saying that the railway is responsible and accountable for compliance and therefore we have no amendment.

It is the same with clause 33. Employees and organizations should receive notice of emergency directives. We are saying that the railway is responsible.

In subclause 33.(1), CP had a proviso that no directive to take action will occur unless the railway is unable or unwilling to take corrective action. It is similar.

CP on subclause 33.(1): delete reference to maintenance practice. We are saying it is not appropriate.

On subclause 33.(6), CN specified that only one renewal of emergency directive is possible. We are saying that subclause 33.(6) limits the renewals to one. It says that.

On clause 35, CMA deletes this section because it violates the confidentiality of the physician/patient relationship. They are also saying that, unlike the air mode, physicians would be required to report confidential information to the employer instead of the government medical officer. They say that the bill should place the onus on employees in designated positions to report medical conditions to the employer's occupational health services.

In response we are saying that in many small communities railways rely on fee-for-service physicians to act as occupational health advisers, often placing family physicians in a position of conflict. The bill would protect the physicians, would limit access to medical information to railway medical officers—there are no government medical authorities dealing with the rail mode—and restrict the use of information to the protection of rail safety only.

[Translation]

activités de ses employés, ceux-ci pourraient être considérés comme ayant commis une infraction à la partie IV du Code canadien du travail.

M. Thacker: Monsieur le président, la cloche continue de sonner. Il doit y avoir un problème de quorum. J'ai le devoir. . .

Le président: Nous avons notre quorum. Continuez. Nous serons de toute façon interrompus s'il y a un problème de quorum mais. . .

M. Thacker: Le CP voulait que nous ajoutions une disposition obligeant le ministre à vérifier les ordres des inspecteurs, sur demande écrite d'une société de chemins de fer. Nous sommes d'accord avec cette proposition.

L'article 32 stipule que les employés des TUT et les organisations devraient recevoir un avis concernant les ordres ministériels. Selon nous, ce sont les sociétés de chemins de fer qui ont la responsabilité de veiller au respect de ces ordres, et nous n'avons donc pas de modification à proposer.

Même chose pour l'article 33. Les employés et organisations devraient recevoir avis des injonctions ministérielles. Selon nous, ce sont les sociétés de chemins de fer qui sont responsables.

Au sujet du paragraphe 33.(1), le CP recommandait qu'aucune injonction n'entre en vigueur à moins que la société de chemins de fer ne puisse ou ne veuille prendre des mesures correctrices. C'est la même chose.

Toujours sur le même sujet, le CP recommandait d'éliminer toute référence à l'entretien. À notre avis, ce n'est pas acceptable.

Au sujet du paragraphe 33.(6), le CN recommande qu'une injonction ministérielle ne puisse être renouvelée qu'une seule fois. Selon nous, c'est précisément ce que dit ce paragraphe.

L'AMC recommande l'abrogation de l'article 35, qui contreviendrait aux règles du secret régissant les relations entre médecin et malade. Elle affirme également que, contrairement à ce qui est prévu pour les transports aériens, les médecins seraient obligés de communiquer les informations confidentielles à l'employeur et non à l'agent médical du gouvernement. Selon l'association, le projet de loi devrait obliger les employés occupant des postes désignés à signaler tout problème médical aux services de santé professionnels de l'employeur.

Notre réponse est que, dans bon nombre de petites collectivités, les sociétés de chemins de fer font appel à des médecins rémunérés à l'acte pour assumer des fonctions de santé professionnelle, ce qui place souvent les médecins dans une situation de conflit d'intérêts. Le projet de loi est destiné à protéger les médecins, en limitant l'accès aux informations médicales aux agents médicaux des sociétés de chemins de fer, puisqu'il n'y a pas d'autorités médicales gouvernementales qui interviennent dans le cas des transports ferroviaires, et en limitant l'usage de ces informations à la seule protection de la sécurité ferroviaire.

[Texte]

There is evidence that employees are not reporting medical conditions now, as noted by Justice Foisey who strongly recommended that this provision be made in legislation. It is also similar to what is in other bills, is it not?

Mr. Churcher: Yes, it is in the Aeronautics Act in section 5.5.

Mr. Benjamin: Physicians would be required to report—

The Chairman: They distinguish the Aeronautics Act. I think the Parliamentary Secretary was here when they gave evidence. Obviously we are going to have discussion of section 35. I wondered if any member wanted to ask for clarification of the government response.

Mr. Belsher: I know we accommodated and satisfied them in the Aeronautics Act.

Mr. Benjamin: They are saying that this act is unlike the Aeronautics Act. Unlike the air mode, physicians would be required to report confidential information to the employer instead of a government medical officer.

The Chairman: I do not think you were here when they gave evidence. It was a very interesting brief and they distinguished it. They have gone that far in the Aeronautics Act and they did not want to go any further with the Railway Act.

Mr. Belsher: I was here for the Aeronautics Act and I know we satisfied them.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, under clause 35, the scheme we proposed is that the patient's physician would report it to the chief medical officer at the railway company or the person who has been appointed by the railway company. A physician is bound by the Hippocratic oath. It is not the same as reporting directly to the railway company and allowing the railway company to make whatever use of that information it feels it should.

• 1110

Mr. Benjamin: A feeling was also expressed that the bill should specify that all the chief medical officer of the railway company can tell the railway is whether the employee is fit or not fit for duty. They felt that this act should specify fit or not fit. The railway management gets no other medical information.

Mr. Churcher: In practice, this is what is happening, and we see no reason to believe this will not continue.

Mr. Benjamin: The employees are not confident of that. Many of them are suspicious that management does

[Traduction]

Nous savons que tous les employés ne signalent pas actuellement les problèmes médicaux qu'ils peuvent avoir, comme l'avait signalé le juge Foisey, qui avait fortement recommandé l'adoption de cette disposition, qui est d'ailleurs semblable à ce qui existe dans d'autres projets de loi, n'est-ce pas?

M. Churcher: Oui, il y a la même chose à l'article 5.5 de la Loi sur l'aéronautique.

M. Benjamin: Les médecins seraient obligés de signaler. . .

Le président: Il y a une distinction dans la Loi sur l'aéronautique. Je crois que le secrétaire parlementaire était présent lorsque ce groupe témoigné. Il est évident que nous allons avoir une discussion sur l'article 35. Quelqu'un souhaite-t-il avoir des précisions sur la réponse du gouvernement?

M. Belsher: Je sais que nous avons tenu compte des recommandations qui avaient été faites lorsque nous avons modifié la Loi sur l'aéronautique.

M. Benjamin: Selon les témoins, la situation n'est pas du tout la même dans le transport aérien. En effet, dans le cas qui nous intéresse, les médecins seraient obligés de communiquer des informations confidentielles à l'employeur plutôt qu'à l'agent médical du gouvernement.

Le président: Je ne pense pas que vous étiez présent lorsqu'ils ont témoigné. C'était un mémoire très intéressant et ils avaient fait une distinction entre les deux situations. Ils étaient allés jusqu'à un certain point dans la Loi sur l'aéronautique et ils ne voulaient pas aller plus loin dans la Loi sur les chemins de fer.

M. Belsher: J'étais ici lorsque nous avons discuté de la Loi sur l'aéronautique et je sais que nous avons accepté leurs recommandations.

M. Churcher: Le système envisagé à l'article 35 est que le médecin communiquerait son rapport à l'agent médical supérieur de la société de chemins de fer ou à une personne nommée par celle-ci. Le médecin est lié par le secret professionnel. Il ne s'agit donc pas de l'obliger à adresser son rapport directement à la société de chemins de fer en permettant à celle-ci de faire ce qu'elle veut des informations ainsi obtenues.

M. Benjamin: On avait également déclaré que le projet de loi devrait préciser que le seul pouvoir de l'agent médical supérieur de la société de chemins de fer serait de dire à celle-ci si l'employé est apte à travailler ou non. Autrement dit, la société de chemins de fer ne recevrait aucune autre information de nature médicale.

M. Churcher: C'est exactement comme cela que se font les choses, en pratique, et nous ne voyons pas pourquoi elles changeraient.

M. Benjamin: Les employés se méfient et craignent que la direction de la société n'obtienne des informations

[Text]

find out from the chief medical officer some of the details or all of the details of their medical report. I accept the word of the railway medical officers, that they are not violating their Hippocratic oath. I think it is the wish of the employees to have fit or not fit spelled out.

Mr. Churcher: If you will look at the proposals further down this page, we have two amendments we feel that we can accommodate. These were proposed by the CRLA and they would address the whole question of confidentiality. It is our understanding that the CRLA would be satisfied if we put these two amendments in.

Mr. Benjamin: Right.

The Chairman: What did you just say about the CRLA?

Mr. Churcher: I said that it would be satisfied with the proposed amendments. They would provide the confidentiality and allow them to ensure that this information was not used for purposes other than the sorts of things Mr. Benjamin was talking about.

The Chairman: Do you mean their amendments?

Mr. Churcher: Yes.

The Chairman: Colleagues, we are obviously going to have a lot of discussion on this clause, and there are amendments. We have a very diverse recommendation here from very competent witnesses. Perhaps we could leave clause 35—get off the medical question—and go on to other matters. Let us see how much progress we can make.

Mr. Thacker: We will note that we are prepared and we will have two sets of amendments for the CRLA, subclauses 35.(1) and (5).

Clause 36, CP wants to delete the reference to incident. They say that the word parallels the provision in other modes.

Paragraph 36.(b), the UTU, accident records should be made public and filed with employees. Representatives were saying that accident records are normally published and in any event will be available to the public under the ATIP. These records will eventually be reported to the Transportation Accident Investigation Board.

Clause 37, CMA, medical records of individuals should be exempt from this provision. We are saying subclause 35.(5) establishes the privileged nature of this information and prohibits disclosure.

Subclause 39.(1), CN, freight should be removed from definition of goods. We are saying security measures are for use in emergency situations only. Threats to security can arise in relation to passenger and freight transportation or infrastructure. Security measures will only be effective if there is power to deal with all three.

[Translation]

détaillées de l'agent médical supérieur. Je serais bien prêt à accepter la parole des agents médicaux, et à croire qu'ils refuseraient de violer leur serment, mais je pense que les employés souhaitent que la loi précise qu'il s'agit simplement d'indiquer s'ils sont ou non aptes au travail.

M. Churcher: Si vous examinez les autres propositions, plus loin sur la même page, vous y trouverez deux modifications proposées par l'ASCC sur cette question de confidentialité, et que nous pouvons accepter. L'ASCC serait satisfaite si nous ajoutions ces modifications au projet de loi.

M. Benjamin: C'est juste.

Le président: Que venez-vous de dire?

M. Churcher: Que l'ASCC serait satisfaite si nous acceptions ces deux modifications destinées à protéger le caractère confidentiel des informations et à veiller à ce que celles-ci ne soient pas utilisées à des fins autres que celles précisées par M. Benjamin.

Le président: Voulez-vous parler de ces modifications?

M. Churcher: Oui.

Le président: Il est évident que nous allons avoir une longue discussion sur cet article, car nous avons reçu plusieurs propositions de modification de témoins très compétents. Peut-être pourrions-nous laisser l'article 35 de côté et y revenir plus tard?

M. Thacker: Nous précisons donc simplement que nous sommes prêts à accepter les deux séries de modifications de l'ASCC, concernant les paragraphes 35.(1) et 35.(5).

Au sujet de l'article 36, le CP souhaite supprimer toute référence à des incidents. Il affirme que l'article serait ainsi semblable à ceux prévus pour d'autres modes de transport.

Au sujet de l'alinéa 36.b), les TUT demandent que les rapports d'accidents soient rendus publics et communiqués aux employés. Les représentants ont indiqué que les rapports d'accidents sont normalement publiés et sont de toute façon accessibles au public par le truchement du PAI. De toute façon, ces rapports doivent être communiqués à la Commission d'enquête sur les accidents de transport.

Au sujet de l'article 37, l'AMC déclare que ses dispositions ne devraient pas s'appliquer aux dossiers médicaux des particuliers. Nous affirmons quant à nous que le paragraphe 35.(5) protège la nature confidentielle des informations de cette nature et en interdit la divulgation.

À l'article 39.(1), le CN estime qu'il faudrait supprimer les «marchandises» de la définition des «biens». Nous affirmons quant à nous que les mesures de sécurité ne s'appliquent que dans les situations d'urgence. Or, celles-ci peuvent se manifester dans le cas du transport de passagers aussi bien que de marchandises, ou à cause de

[Texte]

Subclause 39.(1), CP, delete same. Subclause 39.(7), CN, search should be limited to railway passengers. That is the same.

Subclause 40.(1), ACR, a time limit of six months should be established for inquiries into issues related to smaller railway companies, one year for large railways. We are saying again that the Minister will determine the length of inquiries under subclause 40.(1)

Subclause 40.(1), CP, establish a time limit of six months. We are objecting to that. The time period is the same.

Subclause 40.(3), CN, employee statements obtained by railway officers in the course of a company investigation should be privileged and exempt from public scrutiny. We are saying inquiries should not be restricted as to source of information where safety is at issue.

Clause 41, CRLA, monetary fines and imprisonment should be restricted to violations of the Criminal Code only. They should not apply to violations of operating rules. The latter should be dealt with only under normal employee disciplinary procedures and subject to rights of grievance. We are saying that legislation without enforcement would be meaningless. These provisions are no more punitive than the Aeronautics Act or the Highway Code. Therefore we do not—

• 1115

Mr. Angus: Just on that, I think the CRLA were differentiating between violations of law and violations of operating rules. I think they are accepting the fact that there has to be punishment for the violation of the Criminal Code. They questioned, I guess, the non-safety-related matters, and they can foresee a situation where employees have been told to operate an unsafe locomotive, for example, and they in fact are in violation of the law by doing so but because they have been told by their company that they have to take that piece of equipment out they are placed in a very difficult situation. That is why they were arguing for the differentiation between operating rules and the Criminal Code.

Mr. Churcher: This very argument is the reason for the Canada Labour Code, Part IV, in that it is clearly illegal for the railway company to make an employee do that. We see no real difference between what we are proposing here and, for example, a truck driver who has a safety infringement and gets a fine and then could be also subject to discipline from his company. It is the same sort of power.

[Traduction]

problème d'infrastructure. Cela signifie que les mesures de sécurité ne seront efficaces que si elles s'appliquent aux trois situations.

Le CP a fait la même recommandation. Au sujet du paragraphe 39.(7), le CN recommande que seuls les passagers puissent être fouillés. C'est ce qui est prévu.

Au sujet de l'article 40.(1), l'ACR recommande une limite de six mois pour la réalisation d'enquêtes concernant des problèmes touchant des petites sociétés de chemins de fer, et une limite d'un an pour les grandes. Nous répondons que c'est le ministre qui déterminera la durée des enquêtes relevant de l'article 40.(1).

Au sujet du même article, le CP recommande une limite de six mois. Nous nous y opposons.

Au sujet du paragraphe 40.(3), le CN recommande que les déclarations des employés obtenues par les agents des sociétés de chemins de fer au cours d'une enquête soient considérées comme confidentielles et ne puissent être publiées. Notre réponse est qu'aucune limite ne devrait être imposée aux enquêteurs lorsqu'il s'agit d'obtenir des informations touchant des problèmes de sécurité.

Au sujet de l'article 41, l'ASCC souhaite que les amendes et peines d'emprisonnement s'appliquent seulement aux infractions au Code criminel et non aux infractions aux règles d'exploitation. Selon elle, celles-ci devraient être seulement assujetties aux mesures disciplinaires normales de l'entreprise, avec droit de grief. Nous affirmons quant à nous qu'un texte de loi dépourvu de mesures d'exécution n'aurait aucune valeur. Ces dispositions ne sont pas plus sévères que celles figurant dans la Loi sur l'aéronautique ou dans la Loi sur les transports routiers. En conséquence. . .

M. Angus: Sur le même sujet, je crois que l'ASCC tenait à faire une distinction entre les infractions à la loi et les infractions aux règles d'exploitation. Sauf erreur, elle accepte que des peines sévères soient infligées en cas d'infraction au Code criminel, mais elle ne pense pas que la même chose doive s'appliquer aux autres types d'infraction. Par exemple, un employé peut bien avoir reçu l'instruction de conduire une locomotive non conforme aux règles de sécurité, ce qui constituerait une infraction à la loi, mais c'est l'entreprise qui lui aurait donné l'ordre de le faire. De ce fait, l'employé se trouvait dans une situation très difficile. Voilà pourquoi l'Association tient à ce que l'on fasse une distinction entre les règles d'exploitation et le Code criminel.

M. Churcher: Mais ce genre de situation est déjà prévu par la Partie IV du Code canadien du travail, dans la mesure où celui-ci stipule qu'il est illégal pour une société de chemin de fer d'agir de cette manière à l'égard d'un employé. Nous ne voyons donc aucune différence entre ce que nous proposons ici et, par exemple, la situation d'un camionneur qui viole un règlement de sécurité routière et reçoit une amende, tout en pouvant

[Text]

The Chairman: Yes. Anyway, let us have the next one. I thought their evidence was that they were concerned that they would get hit twice on this thing. You are saying that is the same thing that applies in other modes.

Mr. Churcher: Yes.

The Chairman: I think that is the situation, but let us proceed to see where we go.

Mr. Thacker: On the same item, subclause 41.(6), the UTU, employees could be liable for costs and charges. It is the normal practice at the discretion of the courts, and we do not have any amendments on that.

On subclause 44.(1), the Brotherhood of Locomotive Engineers, CRLA should have five members on the consultative committee. We have earlier—

The Chairman: You are going to bring in amendments on this.

Mr. Thacker: Yes, we have an amendment to put to the membership.

The Chairman: Yes. Okay. These next ones on clause 44 are dealing with representation, are they not? You are going to have amendments on that so we will be considering that.

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: Let us move off clause 44 and get to clause 46.

Mr. Thacker: On clause 46, CN, exemption for orders of an inspector from the Statutory Instruments Act requires that a review process be established. We say that the exemption from the Statutory Instruments Act is to speed up the regulatory process. In any event, a review provision might be considered under clause 31.

Mr. Angus: Are you saying that the provision is in clause 31 or that you might consider putting one in clause 31?

Mr. Churcher: It could be covered under clause 31.

Mr. Angus: Could be, or is, covered?

Mr. McNeil: Could be.

Mr. Angus: Could be. So not necessarily—

Mr. McNeil: It is not in right now, but an amendment may be in before we—

The Chairman: To correct that, or to expand that.

Mr. Churcher: I think in both cases the intent of clause 46 has been misunderstood by both the CN and the CRLA. This is to enable the Minister to issue orders of a relatively minor nature without going through the full

[Translation]

également faire l'objet d'une mesure disciplinaire de la part de son entreprise.

Le président: Bien, passons à la proposition suivante. Si je ne m'abuse, l'Association craignait que l'employé ne soit pénalisé deux fois pour la même chose. Quant à vous, vous dites que ce mécanisme s'applique déjà dans d'autres types de transport.

M. Churcher: Oui.

Le président: Je crois que c'est vrai. Continuons.

M. Thacker: Au sujet du même alinéa, 41.(6), les TUT craignent que les employés n'aient à assumer la responsabilité des frais. La pratique courante est que ce soit les tribunaux qui décident, et nous n'avons pas de modification à ce sujet.

Au sujet de l'alinéa 44.(1), la Fraternité des mécaniciens de locomotive et la l'ASCC affirment qu'elles devraient avoir cinq membres au sein du comité consultatif. Nous avions plutôt. . .

Le président: Vous allez proposer des modifications à ce sujet?

M. Thacker: Oui, nous en avons une à proposer.

Le président: Bien. Les modifications suivantes, concernant l'article 44, portent sur la représentation du ministre, n'est-ce pas? Avez-vous des modifications à proposer?

M. Thacker: Oui.

Le président: Passons donc directement à l'article 46.

M. Thacker: Au sujet de l'article 46, le CN recommande que les ordres des inspecteurs soient exemptés des dispositions de révision réglementaire prévues par la Loi sur les textes réglementaires. Un mécanisme de révision pourrait être envisagé dans le cadre de l'article 31.

M. Angus: Voulez-vous dire que ce mécanisme de révision existe déjà à l'article 31 ou que vous envisageriez de l'y ajouter?

M. Churcher: Ce pourrait être envisagé dans l'article 31.

M. Angus: Est-ce que cela y figure déjà ou non?

M. McNeil: Cela pourrait y figurer.

M. Angus: Ce n'est donc pas. . .

M. McNeil: Ce mécanisme n'est pas prévu dans l'article 31 tel qu'il existe actuellement mais on pourrait envisager une modification. . .

Le président: Pour l'y intégrer.

M. Churcher: Quoi qu'il en soit, je pense que le CN et l'ASCC interprète mal le but de l'article 46, qui est de permettre au ministre de rendre des ordonnances de nature relativement mineures sans être assujéti à la

[Texte]

requirement of the Statutory Instruments Act. If you have an emergency situation, then you cannot wait to allow the Statutory Instruments Act to proceed; you have to go and make an order quickly. This is the only purpose of that clause.

The Chairman: Understood. Next.

Mr. Thacker: Clause 49, ACR, there should be a requirement to notify smaller railways of regulatory action. We say that is an administrative matter, and we have no amendment.

An hon. member: Does that mean that you are going to do it anyway?

A witness: To the Railway Safety Consultative Committee.

Mr. Thacker: Clause 50, Federation of Canadian Municipalities, provide for public hearings during the review process: procedures for the review should be determined by the Minister.

An hon. member: Do we not have situations in existing legislation that require the public hearings? Was there not a provision in the WGTA that mandated the government to have that kind of review?

Mr. Belsher: Sure.

Mr. Churcher: I am not aware of that.

• 1120

The Chairman: No, no, not in this one.

Mr. Thacker: There is general power, though, for the Minister to order public inquiries.

Mr. Angus: We accept that. I am again making the argument that if it is in the bill, he or she does not have any choice; it is a requirement of law that public hearings be held on the review.

The Chairman: The present way is more flexible than the suggestion I think.

Mr. Angus: Would you trust Lloyd Axworthy with this?

The Chairman: That is an academic, hypothetical, that I do not think we are going to have to worry about.

Mr. Thacker: We dealt with the review committee.

Then on the top of page 16 on the proposed amendment to make a five-year period contingent on enactment of Parts I, II III or IV of the act, CP is saying that the subclause provides flexibility for the Minister to decide, and therefore have no amendment.

CP also wants us to amend subsection 84.(2) of the Canada Labour Code to bring railways in line with air and motor vehicles. We are saying that this should be dealt with under the Transportation Accident Investigation Board. We have no authority in this bill.

[Traduction]

procédure de révision complète de la Loi sur les textes réglementaires. Dans une situation d'urgence, on ne peut pas attendre que toute cette procédure de révision soit terminée. Il faut pouvoir agir rapidement, par voie d'ordonnance. C'est le seul objectif de cet article.

Le président: Compris. Suivant.

M. Thacker: Au sujet de l'article 49, l'ACR estime qu'il faudrait informer les petites sociétés de chemin de fer de toute action réglementaire. A notre avis, c'est un problème d'ordre administratif et nous n'avons pas de modification à proposer.

Une voix: Cela signifie-t-il que vous allez le faire quand même?

Un témoin: En informant le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire.

M. Thacker: Au sujet de l'article 50, la Fédération des municipalités canadiennes recommande un mécanisme d'audiences publiques dans le cadre du processus de révision, lequel devra être déterminé par le ministre.

Une voix: N'y a-t-il pas déjà des lois exigeant la tenue d'audiences publiques? Si je me souviens bien, la Loi sur le transport des grains de l'Ouest contient une disposition obligeant le gouvernement à effectuer ce genre de révision.

M. Belsher: Absolument.

M. Churcher: Je ne le sais pas.

Le président: Non, pas dans cette loi.

M. Thacker: À mon avis, le ministre détient le pouvoir général d'ordonner des enquêtes publiques.

M. Angus: Certes, mais j'affirme encore une fois que, si cela figure dans le projet de loi, il n'aura pas le choix. Il sera obligé de tenir des audiences publiques.

Le président: À mon avis, le mécanisme proposé actuellement est plus souple.

M. Angus: Feriez-vous confiance à Lloyd Axworthy, à ce sujet?

Le président: Il s'agit là d'une question purement hypothétique, et nous n'avons aucune raison de nous en occuper.

M. Thacker: Nous avons traité du comité d'examen.

En haut de la page 16 figure une modification proposant une période de cinq ans reliée à l'adoption des parties I, II, III ou IV de la loi. Le CP affirme à ce sujet que l'alinéa accorde suffisamment de pouvoir de décision au ministre et nous n'avons donc pas de modification.

Le CP veut également modifier le paragraphe 84.(2) du Code canadien du travail de façon à assujettir les sociétés de chemin de fer aux mêmes règles que les sociétés de transport aérien ou routier. À notre avis, cette question devrait être réglée dans le cadre de la Commission

[Text]

The Chairman: Where is the Transportation Accident Investigation Board?

Mr. Thacker: It is being drafted. It may be a few weeks yet before we introduce it.

The Chairman: Okay. Let us keep moving.

Mr. Thacker: In political terms it will be "soon", Mr. Chairman.

Mr. Belsher: There is a little song that says "very soon".

Mr. Thacker: The same with the next one on Canada Labour Code. We cannot get into that.

Clause 54, CRLA comments that amendments to the Criminal Code are unnecessary and will contribute nothing to the safety of the railway.

The Chairman: We have gone over some of the areas of real contention. I have not read this document because it was just circulated today. Could you just highlight, from the debate in the House and also committee evidence, those that are most controversial and are not just administrative? There may be the possibility that we can get through this by noon and that is a heck of a lot more expeditious on our time than trying to get a quorum here at 3.30 p.m. with all the uncertainties.

Mr. Thacker: There is one, Mr. Chairman, we would like you to take up. The rest are all either consequential amendments. . .

The Chairman: They are consequential, administrative, as I see them, basically.

Mr. Churcher: Except for the RRCA.

Mr. Thacker: Yes. Would you turn to the last item on page 17, clause 105. The New Westminster people want the limit on railway financial liability for fires increased at least to compensate for inflation, since the original provision was established in the act.

Mr. Angus: Mr. Althouse had a private member's bill in the draw last year that dealt with this matter. I cannot remember whether he had a specific figure or some kind of formula. It might be worth our while to take a look at that and the debates around that as an example.

The Chairman: You can remind Mr. Althouse that the draw for that is up to 6 p.m. today, I think.

Mr. Angus: No, it is 1.30 p.m.

The Chairman: Okay. That would be an interesting thing. Mr. Angus, you could bring it before the committee in your usual way.

[Translation]

d'enquête des accidents de transport. Nous n'avons pas le pouvoir de le faire dans le cadre de ce projet de loi.

Le président: Cette Commission relève de quelle loi?

M. Thacker: D'une loi qui est en cours de rédaction. Nous ne pourrions pas la présenter au Parlement avant quelques semaines.

Le président: Bien, continuons.

M. Thacker: Dans le monde politique, cela veut dire bientôt, monsieur le président.

M. Belsher: Mais il faudrait peut-être que ce soit encore plus tôt.

M. Thacker: Même chose avec la proposition suivante, concernant le Code canadien du travail. Nous ne pouvons pas toucher à cela.

Au sujet de l'article 54, l'ASCC affirme que les modifications au Code criminel sont inutiles et ne contribueront en rien à la sécurité du transport ferroviaire.

Le président: Nous avons abordé des questions très contestées. Je n'ai pas lu ce document, puisqu'il vient juste d'être distribué. D'après les débats qui se sont tenus à la Chambre et devant le Comité, pourriez-vous résumer rapidement les aspects les plus controversés du projet de loi, en laissant de côté les problèmes purement administratifs? Il se peut que nous puissions en terminer avant midi, ce qui serait bien préférable à essayer d'avoir le quorum à 15h30.

M. Thacker: Il y a simplement une autre modification de fond, monsieur le président. Les autres sont simplement des modifications secondaires. . .

Le président: Ou purement administratives.

M. Churcher: Sauf en ce qui concerne la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer.

M. Thacker: Oui. Voudriez-vous passer à la dernière proposition de la page 17, concernant l'article 105. Les gens de New Westminster souhaitent que la limite de responsabilité financière des sociétés de chemins de fer en cas d'incendie soit augmentée de façon à tenir compte au moins de l'inflation, puisque c'est la disposition d'origine qui a été incluse dans la loi.

M. Angus: M. Althouse avait proposé un projet de loi d'initiative privée, l'an dernier, à ce sujet. Je ne me souviens plus s'il avait proposé un chiffre précis ou une formule d'indexation. Il serait peut-être bon d'y jeter un coup d'oeil.

Le président: Vous pourrez rappeler à M. Althouse que le tirage à ce sujet va jusqu'à 18 heures, aujourd'hui.

M. Angus: Non, c'est 13h30.

Le président: Bien. Ce serait intéressant. Pourriez-vous nous fournir cette information, de la manière habituelle, monsieur Angus?

[Texte]

Mr. Angus: Yes. Okay.

Mr. Thacker: We are prepared to accept an amendment to increase. . .

Mr. Angus: Okay. Good.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think the only other one then you might want to turn to is Regina, clause 112 page 18, to repeal Parts II and III, but to retain Part I with suitable amendments to make reference to the Railway Safety Act. We agree with that.

The Chairman: You say you are going to do that, yes.

Mr. Thacker: And we will be coming forth with those amendments.

I think, Mr. Chairman, you might just find everything else is in order as consequential amendments.

The Chairman: Mr. Thacker, I want to thank you and your officials for coming before the committee in the open and objective constructive way you have, giving us the government view on the evidence before the committee. I think it would be productive for the committee if we were to digest what we have here today.

I do not quite understand these other two documents you circulated.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, they are more in-house documents to the Justice people setting out the exact words—in this clause please delete this word and insert another word.

• 1125

The Chairman: I see. This is the explanation, and this is some of the implementation of the explanation.

Mr. Thacker: But there are a couple in each document that are not in the other one because they were prepared at different times.

Mr. Angus: On clause 110, FCM has asked for amendments to proposed section 358 to modernize reference to the municipalities. The government's response is that such changes should be carried out as part of a general revision of the Railway Act. Is such a revision of the Railway Act in the works, and if not, why cannot. . .? If there is no objection to what FCM wants us to do, why could we not incorporate it into this bill?

Mr. Thacker: I think it has to do with our not having authority. . . it is not part of our mandate to get into the Railway Act itself. I suppose it is true we could change the actual. . .

Mr. Angus: Perhaps, Mr. Chairman, Mr. Thacker and the officials could take a look at that, and through the progress of time—

The Chairman: It is a good question.

Mr. Churcher: When we looked at the Railway Act, there were a number of things we would have liked to

[Traduction]

M. Angus: Oui.

M. Thacker: Nous sommes prêts à accepter une modification pour relever. . .

M. Angus: Bien.

M. Thacker: Dans ce cas, le seul autre problème méritant votre attention, monsieur le président, concerne la modification proposée à l'article 112, page 18, pour abroger les Parties II et III mais conserver la Partie I, en y apportant des modifications appropriées pour renvoyer à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous acceptons.

Le président: Voulez-vous dire que vous allez le faire?

M. Thacker: Oui, nous proposerons des modifications en ce sens.

À part cela, monsieur le président, tout ce qui suit concerne des modifications subséquentes à d'autres lois.

Le président: Monsieur Thacker, je tiens à vous remercier d'être venu nous expliquer ce matin de manière aussi franche et objective le point de vue du gouvernement. Je crois que la meilleure chose à faire serait maintenant de donner au Comité le temps d'assimiler toutes ces propositions.

Je ne comprends pas les deux autres documents que vous avez distribués.

M. Thacker: Il s'agit plutôt des documents internes du ministère de la Justice exprimant en détail les diverses modifications que je viens d'exposer de manière générale.

Le président: Je comprends. Nous avons ici les modifications et, dans cet autre document, leur application concrète.

M. Thacker: Mais il y a certains éléments du premier document qui ne sont pas dans l'autre car les deux n'ont pas été préparés en même temps.

M. Angus: Au sujet de l'article 110, la FMC a demandé à ce que des modifications soient apportées à l'article 358, de façon à moderniser le renvoi aux municipalités. La réponse du gouvernement est que ces modifications devront être apportées dans le cadre d'une refonte générale de la Loi sur les chemins de fer. Envisagez-vous une telle refonte? Sinon, ne pourrait-on pas. . . Si vous n'avez pas d'objection à la proposition de la FMC, pourquoi ne pas l'intégrer à ce projet de loi?

M. Thacker: Je crois que cela vient du fait que nous n'avons pas le pouvoir d'apporter des modifications à la Loi sur les chemins de fer. Il est vrai que nous pourrions modifier. . .

M. Angus: Peut-être M. Thacker et les responsables du ministère pourraient examiner cette proposition, monsieur le président, afin de. . .

Le président: C'est une bonne idée.

M. Churcher: Lorsque nous avons examiné la Loi sur les chemins de fer, nous avons trouvé plusieurs choses

[Text]

have done but we were unable to do because they were not strictly railway safety, and this is one of them.

The Chairman: I think our officials could get together with your officials and we could see. . . It is a good question, Mr. Angus. Perhaps there are some other areas we could—

Mr. Thacker: It gets into this, Mr. Chairman. The only part of the Railway Act before us is this proposed subsection 358.(1). If we change the wording in that one, there are all the other sections of the Railway Act that then would be inconsistent with the one we changed, and we would then have the Railway Act in a hodgepodge. So you really need to do it all.

Mr. Churcher: It really needs to be looked at in the context of the changes we made with the NTA with this, and with the Transportation Accident Investigation Board, to see what is left and to produce it in a logical manner.

The Chairman: I think Mr. Angus raised a good point. If we decided to do it, surely other consequential amendments could be made; or again, if we are going to have a recommendation about drugs, that itself could be part of a recommendation that these things be consequentially changed in relevant acts.

In any event, I think the contribution of the Parliamentary Secretary and his officials has certainly helped us in our deliberations as we get into clause by clause.

• 1130

I was hoping to suggest to the committee—I am glad we made the progress we made this morning—that we come back, if not Thursday morning, to come back Tuesday, Wednesday and Thursday of next week.

Mr. Robichaud: Tuesday afternoon.

The Chairman: Well then, Tuesday afternoon. That is better than nothing on Tuesday.

Mr. Thacker: On that point, Mr. Chairman, could I ask when members will have their amendments? There is no doubt if we can get your amendments, and look at them, there is more chance of our probably accepting them. It is difficult, if you suddenly get them on the spur of the moment, to accept.

The Chairman: I think, Mr. Thacker, that your having given us what the government is prepared to do, and the other elaboration and amplification, is going to reduce some of the amendments you might have had from members. Certainly I do not see any problem. We have compiled the amendments of the members and I do not see any problem, to expedite discussion, for those to get in your hands too.

[Translation]

que nous aurions voulu changer mais que nous n'avions pas le droit de faire parce qu'elles ne portaient pas strictement sur la sécurité ferroviaire.

Le président: Je crois que nos conseillers pourraient rencontrer les vôtres pour voir ce que l'on pourrait faire. C'est une bonne question, monsieur Angus. Peut-être y a-t-il d'autres domaines que. . .

M. Thacker: Voici la difficulté, monsieur le président. La seule partie de la Loi sur les chemins de fer qui nous préoccupe est ce paragraphe 358.(1) qui est proposé. Si nous en modifions le texte, il faudra apporter d'autres modifications à d'autres articles de la Loi sur les chemins de fer pour éviter toute incohérence. Vous voyez, il faut faire tout cela d'un seul coup.

M. Churcher: Il faudrait examiner le problème dans le cadre des modifications apportées à la LNT, et du projet de création de la Commission d'enquête sur les accidents de transport, de façon à agir de manière logique.

Le président: Je crois que M. Angus a soulevé un problème très pertinent. Si nous décidions de le faire, il faudrait manifestement apporter d'autres modifications. Encore une fois, si nous proposons des recommandations au sujet des drogues, par exemple, il y aura d'autres changements à apporter à d'autres lois.

Quoiqu'il en soit, je crois que le secrétaire parlementaire et ses collaborateurs ont fait un excellent travail qui nous aidera dans la discussion article par article.

Je suis très heureux des progrès que nous avons réalisés ce matin et j'allais proposer au Comité de revenir sur tout cela non pas jeudi matin mais plutôt mardi, mercredi et jeudi de la semaine prochaine.

M. Robichaud: Mardi après-midi.

Le président: D'accord, mardi après-midi. C'est toujours mieux que rien.

M. Thacker: Puis-je en profiter, monsieur le président, pour demander aux membres du Comité quand leurs modifications seront prêtes? Il ne fait aucun doute qu'elles auront plus de chance d'être acceptées si nous avons la possibilité de les étudier à l'avance. Vous savez bien qu'il nous est difficile de les accepter si nous sommes pris par surprise.

Le président: Je crois qu'après les explications que vous nous avez données ce matin, sur les modifications que le gouvernement est prêt à accepter, il y aura moins de modifications émanant des membres du Comité. Quoi qu'il en soit, je ne vois aucun problème à ce sujet. Nous avons compilé toutes les modifications proposées par les membres du comité et nous pourrions donc vous remettre le texte, pour accélérer les choses.

[Texte]

Mr. Angus: I think, Mr. Chairman, that we would probably be in a position by tomorrow to have culled through ours and submit the ones that seem to be relevant.

The Chairman: Could you submit them to the clerk and then the clerk can forward them along?

Therefore, it will be Tuesday afternoon, Wednesday afternoon, Thursday morning, and Thursday afternoon, perhaps. We have problems Thursday afternoon, perhaps.

Mr. Angus: Mr. Chairman, based on what I have seen today, and my discussions with Mr. Benjamin, I cannot see a prolonged debate.

The Chairman: There are so many other matters on our platter that I really hope we—

Mr. Angus: Like the seaway.

The Chairman: —can get on to this matter as quickly as we can.

Mr. Angus: We cannot do it before Joe retires.

Mr. Robichaud: I do not think there will be much argument with clause by clause. The government has accommodated quite a few of the amendments that were proposed and that we had in mind.

The Chairman: That is right.

Mr. Belsher: Can we have your amendments by Thursday of this week?

The Chairman: As Mr. Angus said, if members of the opposition parties could—

Mr. Robichaud: Not Thursday of this week.

The Chairman: —cull through what you have been given today and give the amendments to the clerk, then we could forward them to the department and get their response, so that next week, Tuesday afternoon at 3.30, we could be in a much better position to move along.

Mr. Robichaud: I am going to do my best, Mr. Chairman.

The Chairman: Then this committee stands adjourned until 3.30 p.m., Tuesday, with the expectation that we will also try to do this 3.30 p.m. Wednesday. Perhaps Tuesday, who knows? No, there are caucuses Tuesday night, we do not want to get into that, and there are other meetings. There are a lot of things.

Mr. Robichaud: Why do we not put it off till Wednesday?

The Chairman: Tuesday, Wednesday afternoon, and hopefully Thursday morning and/or afternoon, with the thought that we might be able to wrap it up.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just one separate point, if I may. Could we try to schedule a steering committee this week to deal internally with the completion of the seaway study? I am assuming that Mr. Reid will be in this week,

[Traduction]

M. Angus: Je crois que nous aurons probablement la liste complète des nôtres demain, monsieur le président, et nous pourrions vous la remettre.

Le président: Pourriez-vous la remettre au greffier, qui la transmettra à qui de droit?

Les prochaines séances se tiendront donc mardi après-midi, mercredi après-midi, jeudi matin et, éventuellement, jeudi après-midi. Il risque d'y avoir des problèmes jeudi après-midi.

M. Angus: Étant donné ce que j'ai entendu aujourd'hui et mes discussions avec M. Benjamin, monsieur le président, je n'envisage pas de débat prolongé sur tout cela.

Le président: Nous avons tellement d'autres choses à faire que j'espère vraiment que. . .

M. Angus: Comme la voie maritime.

Le président: . . . nous pourrions en terminer rapidement avec ce projet de loi.

M. Angus: Nous ne pourrions pas en terminer avant que Joe ne prenne sa retraite.

M. Robichaud: Je n'envisage pas de long débat lors de l'examen article par article. Le gouvernement a déjà accepté bon nombre des modifications que nous avons envisagées.

Le président: C'est exact.

M. Belsher: Pourriez-vous nous remettre vos modifications d'ici jeudi?

Le président: Comme l'a dit M. Angus, si les députés de l'opposition pouvaient. . .

M. Robichaud: Pas jeudi prochain.

Le président: . . . examiner les modifications proposées aujourd'hui et remettre les leurs au greffier, nous pourrions les transmettre au ministère pour obtenir sa réponse mardi après-midi de la semaine prochaine. Cela nous permettrait d'avancer rapidement.

M. Robichaud: Je ferai de mon mieux, monsieur le président.

Le président: Dans ce cas, la séance est levée. Nous reprendrons mardi à 15h30, et peut-être également mercredi à 15h30. Peut-être mardi soir? Non, il y a des réunions de caucus mardi soir. Il y a également beaucoup d'autres choses.

M. Robichaud: Pourquoi ne pas recommencer simplement mercredi?

Le président: Nous aurons des séances mardi après-midi, mercredi après-midi, et peut-être jeudi matin et après-midi. J'espère que nous en aurons alors terminé.

M. Angus: Une autre question, monsieur le président. Pourrions-nous prévoir une réunion du comité directeur cette semaine, pour discuter de l'achèvement de l'étude sur la voie maritime? Je suppose que M. Reid sera présent

[Text]

and it would be nice to try to run it so that we can get it done.

The Chairman: It is nice to see you back, Mr. Angus. We will see what we can do.

This committee stands adjourned until 3.30 p.m. Tuesday. Thank you for your co-operation.

[Translation]

cette semaine et j'aimerais que nous puissions avancer à ce sujet également.

Le président: Je suis content de vous revoir, monsieur Angus. Nous verrons ce que nous pourrons faire.

Nous reprendrons nos travaux mardi à 15h30. Merci de votre coopération. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Colin Churcher, Director General, Railway Safety;

Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 58

Wednesday, April 20, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 58

Le mercredi 20 avril 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of
railways and to amend certain other Acts in
consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant
certaines lois en conséquence

APPEARING:

Blaine A. Thacker,
Parliamentary Secretary for the
Minister of Transport

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker,
Secrétaire parlementaire du
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 20, 1988
(95)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Member present: Harry Brightwell for Joe Reid.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary for the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Colin Churcher, Director General, Railway Safety; Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49.*)

The Committee proceeded to clause-by-clause consideration of Bill C-105.

Clauses 2 and 3 carried.

On Clause 4

Darryl Gray moved,—That Clause 4 be amended by striking out line 13, on page 3, and substituting the following therefor:

“(b) persons owning or leasing railway equipment”

And debate arising thereon, the Chairman said that, despite some reservations, he was prepared to allow the amendment.

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 4, as amended, carried.

Clauses 5 and 6 carried.

On Clause 7

Darryl Gray moved,—That Clause 7 be amended by striking out line 20, on page 5, and substituting the following therefor:

“7. (1) The Governor in Council may make”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 20 AVRIL 1988
(95)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Harry Brightwell remplace Joe Reid.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Comparaît: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire; Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.*)

Le Comité entreprend l'étude, article par article, du projet de loi C-105.

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

Article 4

Darryl Gray propose,—Que l'article 4 soit modifié en substituant à la ligne 12, page 3, ce qui suit:

«fer ou les propriétaires ou locataires de matériel ferro-»

Un débat s'engage et le président, malgré certaines réserves, se dit disposé à recevoir l'amendement.

Puis l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 4 ainsi modifié est adopté.

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

Article 7

Darryl Gray propose,—Que l'article 7 soit modifié en substituant à la ligne 14, page 5, ce qui suit:

«7. (1) Le gouverneur en conseil peut, par»

Puis l'amendement est mis aux voix et adopté.

Darryl Gray moved,—That Clause 7 be amended by adding immediately after line 25, on page 5, the following:

“(2) The Minister may, by order, require a railway company

(a) to formulate engineering standards governing or embracing any matter referred to in subsection (1) that is specified in the order and is not dealt with by regulations made pursuant to that subsection, or

(b) to revise its engineering standards governing such a matter in a manner specified in the order,

and to file with the Minister for approval, within a period specified in the order, the standards so formulated or so revised.

(3) Subsections 19(4) to (11) apply in relation to standards referred to in subsection (2), with such modifications as the circumstances require and without regard to the references to relevant association or organization.”

And the question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 7, as amended, carried.

Clauses 8 and 9 carried.

On Clause 10

Ross Belsher moved,—That Clause 10 be amended by striking out line 29, on page 7, and substituting the following therefor:

“(ii) direct the proposing party to file with the Minister and any objecting party,”

and by adding immediately after line 32, on page 7, the following:

“(4) Where a railway work has been undertaken without the required approval of the Minister having first been given, the Minister may nevertheless approve the work in accordance with this section.”

and by renumbering the subsequent subclauses accordingly.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 10, as amended, carried.

On Clause 11

Darryl Gray moved,—That Clause 11 be amended by striking out line 37, on page 8, and substituting the following therefor:

“11. (1) Except as provided by subsection (3), where the Minister's approval”

Darryl Gray propose,—Que l'article 7 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 18, page 5, ce qui suit:

«(2) Le ministre peut, par arrêté, demander à une compagnie de chemin de fer soit d'établir des normes concernant l'un des domaines visés au paragraphe (1) à l'égard duquel le pouvoir réglementaire attribué par ce paragraphe n'a pas été exercé, soit de modifier, d'une façon particulière, de telles normes et d'en déposer auprès de lui, pour approbation, le texte original ou modifié, le tout dans un délai déterminé dans l'arrêté.

(3) Les paragraphes 19(4) à (11) s'appliquent—à l'exception de toute mention d'organisation intéressée—aux normes visées au paragraphe (2), compte tenu des adaptations de circonstance.»

Puis l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 7 ainsi modifié est adopté.

Les articles 8 et 9 sont adoptés.

Article 10

Ross Belsher propose,—Que l'article 10 soit modifié en substituant à la ligne 13, page 7, ce qui suit:

«der au promoteur qu'il lui fournisse—ainsi qu'aux opposants—, dans»

en ajoutant à la suite de la ligne 16, page 7, ce qui suit:

«(4) Il demeure entendu que le ministre peut, de la même manière, approuver les travaux déjà entrepris.»

en apportant les changements de numéros de paragraphe, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

L'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 10 ainsi modifié est adopté.

Article 11

Darryl Gray propose,—Que l'article 11 soit modifié en substituant à la ligne 20, page 8, ce qui suit:

«11. (1) Sous réserve du paragraphe (3), le promoteur ne peut exploiter les»

and by striking out line 47, on page 8, and substituting the following therefor:

“(2) Except as provided by subsection (3), where”

and by adding immediately after line 12, on page 9, the following:

“(3) Where a proposed railway work consists of the alteration of an existing railway work, the professional engineer in charge of that work shall, forthwith after its completion, file with the Minister the affidavit required by subsection (1) or (2), as the case may be, but the proposing party may operate or permit the operation of that work even before the affidavit is filed.”

After debate, the question being put, the amendment was agreed to.

Clause 11, as amended, carried.

By unanimous consent, it was agreed,—That Clause 11 be reconsidered.

Les Benjamin moved,—That Clause 11 be amended by striking out lines 38 to 44, on page 8, and substituting the following therefor:

“under section 10 is required for the construction of a new railway work, the proposing party shall not operate or permit the operation of that new railway work until a railway safety inspector has inspected the work and is satisfied that it”

and by striking out lines 7 to 11, on page 9, and substituting the following therefor:

“permit the operation of that work until a railway safety inspector has inspected the work and is satisfied that it is consistent with safe railway”

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 4.

Ross Belsher proposed to move that the heading immediately preceding Clause 12 be amended by adding the words:

“and to public safety at railway crossings”

The Chairman ruled the proposed amendment out of order as the marginal notes, short titles of clauses and the headings of parts of a bill do not form part of the bill and are therefore not open to amendment.

On Clause 12

Harry Brightwell moved,—That Clause 12 be amended by adding immediately after line 24, on page 9, the following:

“(2) Where a proposed railway work results, directly or indirectly, from an order of the Agency under section 6 of the *Railway Relocation and Crossing Act* and would improve the safety of a crossing at grade of a

en substituant à la ligne 29, page 8, ce qui suit:

«(2) Sous la même réserve, le promoteur ne peut exploiter les»

en ajoutant à la suite de la ligne 8, page 9, ce qui suit:

«(3) Dans le cas de modification d'installations ferroviaires, l'ingénieur agréé chargé des travaux dépose auprès du ministre, aussitôt qu'ils sont terminés, la déclaration visée aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas. Celles-ci peuvent cependant être exploitées avant le dépôt.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 11 ainsi modifié est adopté.

Par consentement unanime, il est convenu,—Que l'article 11 soit réexaminé.

Les Benjamin propose,—Que l'article 11 soit modifié en substituant aux lignes 23 à 27, page 8, ce qui suit:

«en permettre l'exploitation, avant qu'un inspecteur de la sécurité ferroviaire les ait inspectées et soit convaincu de leur conformité avec l'approba-»

en substituant aux lignes 4 à 8, page 9, ce qui suit:

«l'exploitation, avant qu'un inspecteur de la sécurité ferroviaire les ait inspectées et soit convaincu de leur conformité avec la sécurité ferroviaire.»

Après débat sur le sous-amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 4.

Ross Belsher a l'intention de proposer que la rubrique précédant immédiatement l'article 12 soit modifiée en ajoutant les mots suivants:

«et à la sécurité publique aux traverses à niveau»

Le président déclare irrecevable l'amendement proposé, car les résumés marginaux, les titres abrégés des articles et les rubriques de parties d'un projet de loi ne sont pas inhérents au projet de loi et ne peuvent donc pas faire l'objet d'un amendement.

Article 12

Harry Brightwell propose,—Que l'article 12 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 17, page 9, ce qui suit:

«(2) Le promoteur peut aussi déposer une telle demande lorsque d'une part, les installations ferroviaires projetées visent à accroître la sécurité d'un franchissement routier par passage à niveau, d'autre

road and a line of railway, the proposing party may file an application with the Minister for a grant in respect of that proposed railway work.”

and renumbering the subclauses accordingly.

After debate, the question being put, the amendment was agreed to.

Harry Brightwell moved, that Clause 12 be amended by striking out, in the English version only, line 43, on page 9, and substituting the following therefor:

“purpose of defraying a part of the construction or alteration”

and by striking out, in the English version only, line 10, on page 10, and substituting the following therefor:

“not exceed eighty percent of the construction or alteration cost”

After debate, the question being put, the amendment was agreed to.

Clause 12, as amended, carried.

On Clause 13

Ross Belsher moved,—That Clause 13 of Bill C-105 be amended by striking out, in the English version only, line 40, on page 10, and substituting the following therefor:

“purpose of defraying a part of the construction or alteration”

and by striking out line 4, on page 11, and substituting the following therefor:

“not exceed eighty percent of the construction or alteration cost of”

The Chairman ruled the proposed amendment to line 4, on page 11, out of order on the grounds that it infringed the financial initiative of the Crown.

The question being put on the amendment to line 40, on page 10, it was agreed to.

Les Benjamin proposed to move,—That Clause 13 be amended by striking out lines 1 to 5, on page 11, and substituting the following therefor:

“(5) The amount of a grant that may be authorized by the Minister under this section in respect of a proposed railway work shall not exceed

(a) for the construction of a grade separation

(i) whose costs are more than one million two hundred fifty thousand dollars but not more than five million dollars, one million dollars plus an amount not greater than ninety percent of the costs in excess of one million two hundred fifty thousand dollars or

part, le projet découle d’une ordonnance de l’Office visée à l’article 6 de la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer.*»

en apportant les changements de numéros de paragraphe, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Après débat sur l’amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

Harry Brightwell propose que l’article 12 soit modifié dans la version anglaise seulement, en substituant à la ligne 43, page 9, ce qui suit:

“purpose of defraying a part of the construction or alteration”

et en substituant, dans la version anglaise seulement, à la ligne 10, page 10, ce qui suit:

“not exceed eighty percent of the construction or alteration cost”

Après débat sur l’amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L’article 12 ainsi modifié est adopté.

Article 13

Ross Belsher propose,—Que l’article 13 du projet de loi C-105 soit modifié dans la version anglaise seulement, en substituant à la ligne 40, page 10, ce qui suit:

“purpose of defraying a part of the construction or alteration”

et en substituant aux lignes 1 et 2, page 11, ce qui suit:

“(5) Le plafond de la subvention est quatre-vingts pour cent du coût de réalisation des”

Le président déclare irrecevable l’amendement proposé aux lignes 1 et 2, page 11, car cela empiète sur l’initiative financière de la couronne.

Puis l’amendement à la ligne 40, page 10, est mis aux voix et adopté.

Les Benjamin a l’intention de proposer,—Que l’article 13 soit modifié en substituant aux lignes 1 à 3, page 11, ce qui suit:

“(5) Le plafond de la subvention est le suivant, selon le cas:

a) pour la construction d’un saut-de-mouton,

(i) si son coût dépasse un million deux cent cinquante mille dollars sans dépasser cinq millions de dollars, un million de dollars plus une somme n’excédant pas quatre-vingt-dix pour cent de la partie qui dépasse un million deux cent cinquante mille dollars,

(ii) whose costs are more than five million dollars, three million two hundred fifty thousand dollars plus an amount not greater than forty percent of the costs in excess of five million dollars, and

(b) for reconstruction of a grade separation

(i) whose costs are more than one million two hundred fifty thousand dollars but not more than five million dollars, six hundred twenty five thousand dollars plus an amount not greater than thirty seven and one-half percent of the costs in excess of one million two hundred fifty thousand dollars, or

(ii) whose costs are more than million dollars, two million thirty one thousand dollars plus an amount not greater than twenty five percent of the costs in excess of five million dollars.”

The Chairman ruled that this proposed amendment attempted to substitute an alternative scheme for that proposed by the Royal Recommendation and was therefore out of order.

Les Benjamin moved,—That Clause 13 be amended by striking out line 37, on page 10, and substituting the following therefor:

“way operations will be enhanced or sustained by the”

After debate, the question being put, the amendment was agreed to.

Clause 13, as amended, carried.

Clauses 14 and 15 carried.

On Clause 16

Ross Belsher moved,—That Clause 16, in the English version only, be amended by striking out lines 6 and 7, on page 12, and substituting the following therefor:

“to meet the construction, alteration, operational or maintenance costs in respect of that”

and by striking out line 25, on page 12, and substituting the following therefor:

“to actual or anticipated construction, alteration, operational”

and by striking out line 38, on page 12 and substituting the following therefor:

“the proportion of the liability for construction, alteration,”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Les Benjamin moved,—That clause 16 be amended by striking out line 10, on page 12, and substituting the following therefor:

(ii) si son coût dépasse cinq millions de dollars, trois millions deux cent cinquante mille dollars plus une somme n'excédant pas quarante pour cent de la partie qui dépasse cinq millions de dollars;

b) pour la reconstruction d'un saut-de-mouton,

(i) si son coût dépasse un million deux cent cinquante mille dollars sans dépasser cinq millions de dollars, six cent vingt-cinq mille dollars plus une somme n'excédant pas trente-sept et demi pour cent de la partie qui dépasse un million deux cent cinquante mille dollars,

(ii) si son coût dépasse cinq millions de dollars, deux millions trente et un mille dollars plus une somme n'excédant pas vingt-cinq pour cent de la partie qui dépasse cinq millions de dollars.»

Le président déclare que l'amendement proposé équivaut à une solution de rechange à la disposition contenue dans la recommandation royale et que, de ce fait, il est irrecevable.

Les Benjamin propose,—Que l'article 13 soit modifié en substituant à la ligne 29, page 10, ce qui suit:

«la réalisation de ces travaux accroîtra ou assurera la»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 13 ainsi modifié est adopté.

Les articles 14 et 15 sont adoptés.

Article 16

Ross Belsher propose,—Que l'article 16 soit modifié dans la version anglaise seulement, en substituant aux lignes 6 et 7, page 12, ce qui suit:

«to meet the construction, alteration, operational or maintenance costs in respect of that»

en substituant à la ligne 25, page 12, ce qui suit:

«to actual or anticipated construction, alteration, operational»

en substituant à la ligne 38, page 12, ce qui suit:

«the proportion of the liability for construction, alteration,»

Puis l'amendement est mis aux voix et adopté.

Les Benjamin propose,—Que l'article 16 soit modifié en substituant à la ligne 2, page 12, ce qui suit:

“able under the *Railway Act* or the *Railway Relocation and Crossing Act*, refer the matter”

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Darryl Gray moved, that Clause 16 be amended by adding, immediately after line 3, on page 13, the following:

“(7) Notwithstanding this section, this Act shall not be deemed to be administered in whole or in part by the Agency for the purpose of section 35 of the *National Transportation Act, 1987*.”

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

After debate, Clause 16, as amended, carried.

Clause 17 carried.

On Clause 18

And debate arising thereon.

After debate, it was agreed,—That the Committee adjourn until 9:30 o'clock a.m. the following day.

At 5:14 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

«régime de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, le»

Puis l'amendement est mis aux voix et adopté.

Darryl Gray propose que l'article 16 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 3, page 13, ce qui suit:

«(7) Malgré l'article 35 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, le présent article n'a pas pour effet de charger l'Office de l'application, en tout ou en partie, de la présente loi.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

Après débat, l'article 16 ainsi modifié est adopté.

L'article 17 est adopté.

Article 18

L'article 18 fait l'objet d'un débat.

Après débat, il est convenu,—Que le Comité ajourne jusqu'au lendemain, à 9 h 30.

À 17 h 14, le Comité lève la séance jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, April 20, 1988

• 1535

The Chairman: Colleagues, I see a quorum not only for calling evidence but perhaps for doing some business. We are here to do business on Bill C-105. I have my very erstwhile, competent clerk, Madam Greffier, next to me.

We are in clause by clause; the Chair has received the amendments of Her Majesty's Loyal Opposition, also the NDP's, and also the government amendments. I can tell you, from what I have been informed, there has been great consternation about the acceptability of quite a few of them, including the government ones. I understand now, as of recent origin, that some of the main ones—one of which I know will involve most members, the reinstitution of Part I of the old Railway Location Bill, which was very dubious for many reasons. However, there are other ways to get around it, and I understand from the clerk that it may be all right.

So we are here, and I am glad to see Mr. Robichaud here. Did you have a nice visit *dans les provinces de l'Atlantique* for purposes *politiques*?

M. Robichaud: *If I may*, monsieur le président, j'aimerais vous remercier, ainsi que toutes les autres personnes, les députés du Comité et les autres aussi de nous avoir accordé cette journée extraordinaire pour finir notre tournée. Merci encore.

The Chairman: The hospitality of the east or the accommodation in Ottawa?

M. Robichaud: À Ottawa, ici.

The Chairman: I am glad. I talked to Mr. Benjamin, and I want to let you know that it was the consensus and it was no problem. As we all know on this committee, we sometimes all have conflicting situations. Mr. Benjamin said he had one in May and we have all some in April, May and June.

Mr. Benjamin: Yes, my nominating convention.

The Chairman: If we can keep you here, you might win that one. Mr. Robichaud—and I do not mind saying this publicly—as far as I was concerned it was in the best sense of the parliamentary experience where we all share many of the same challenges and problems, even though sometimes we differ on attitudes and programs. In that sense, you did have an accommodation.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 20 avril 1988

Le président: Chers collègues, je vois que nous avons le quorum non seulement pour entendre des témoignages, mais également pour passer au vote. Nous poursuivons l'étude du projet de loi C-105. J'ai à mes côtés ma greffière de toujours, dont la compétence n'est plus à prouver.

Nous abordons l'étude article par article du projet de loi; la présidence a reçu les amendements de l'opposition loyale de Sa Majesté et du NPD, ainsi que ceux du gouvernement. D'après mes renseignements, je puis vous dire que la recevabilité de certains d'entre eux, y compris ceux du gouvernement, est assez douteuse. Je sais depuis peu que certains des principaux amendements—dont celui auquel s'intéressent la plupart des membres du Comité, et qui porte sur le rétablissement de la partie I de l'ancienne Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer—étaient très douteux pour de nombreuses raisons. Cependant, il existe d'autres moyens de contourner le problème, et d'après ce que me dit la greffière, les choses pourront peut-être s'arranger.

Nous sommes donc réunis aujourd'hui, et je suis heureux de voir parmi nous M. Robichaud. Avez-vous fait un voyage agréable dans les provinces de l'Atlantique à des fins politiques?

Mr. Robichaud: *If I may*, Mr. Chairman, I would like to thank you as well as all other people involved, the committee members and others, for granting us that extra day to wrap up our visit. Thank you again.

Le président: Vous parlez de l'hospitalité de la région de l'Atlantique ou des arrangements pris à Ottawa?

Mr. Robichaud: Here in Ottawa.

Le président: Je m'en réjouis. J'ai parlé à M. Benjamin et je tiens à vous signaler que tout le monde était d'accord et qu'il n'y a eu aucun problème. Comme tous les membres du Comité le savent, nos calendriers ne concordent pas toujours. M. Benjamin a dit que ce serait le cas pour lui en mai et nous aurons tous des obligations en avril, mai et juin.

M. Benjamin: Oui, il s'agit de mon congrès de nomination.

Le président: Si nous réussissons à vous garder parmi nous, vous risquez de gagner celui-là. Monsieur Robichaud—et que m'importe de faire cette déclaration en public—pour ma part, c'était le meilleur témoignage de la tradition parlementaire; nous nous heurtons tous à certains problèmes que nous partageons, même si parfois nous ne sommes pas d'accord sur des questions de

[Text]

In that light, my colleagues, I was hoping to perhaps build credits within credits—and to use credits or debits—that we have clause-by-clause consideration today until 6 p.m., without sitting in tonight, and then tomorrow starting at 9.30 a.m. with a quorum of six so we can pass things. I appreciate some members have to take off in the afternoon, but with sandwiches at noon it is my thought—and I may be wrong, but listening to the discourse and the debate I do not think it is beyond the realm of challenge—that with this afternoon and tomorrow right through until Question Period, so that we would not have to come back at 3.30 p.m., we could make a great deal of progress on this bill. I think we are going to have other things on our platter; we want to get into estimates and many other things.

I just throw that out without any necessary, affirmed timetable, but just as an indication from the Chair. I think if we put our minds to it... and frankly, we have been wrestling with the clerk and the Chair, and I do not know who won the contest. At one stage yesterday and as early as this morning, we were going to have real difficulty procedurally, because even a majority of government amendments were out of order. That may not be quite the case once we get into it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my colleague and I are not here to hold up this bill unduly or anything else, but I would like to call in a small portion of our credits that are due you and me from Mr. Robichaud. I am in enough trouble as it is, and I have to go to the airport and get my wife.

• 1540

I am in enough trouble as it is. I have to go to the airport and get my wife. I need to leave here shortly after 5 p.m. Some have a Management and Members' Services Committee later this afternoon.

The Chairman: I wish you could take a message from me to that crazy committee, and perhaps I will talk to you before. Anyway, we will try to end at 5 p.m., and the sooner we get started, the better.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Sans aller plus loin, à titre de vice-président du Comité, je pense que même avec les changements de loi que nous voulons avoir, je peux garantir que nous allons avancer le plus rapidement possible, car j'ai l'assurance de notre gouvernement que nous allons être d'accord avec les changements qu'il était nécessaire d'apporter à la Loi 105. Et si l'opposition veut se prononcer en faveur des changements qui vont être faits, le travail sera d'une très grande efficacité cet après-midi, monsieur le président.

M. Robichaud: Si je pouvais, monsieur le président, dire au député que s'il voulait accepter nos amendements

[Translation]

principe et des programmes. Sur ce plan, on a pris des arrangements pour vous.

Compte tenu de ce qui précède, chers collègues, j'espérais pouvoir gagner des points et faire en sorte que nous étudions ce projet de loi article par article jusqu'à 18 heures aujourd'hui, sans siéger ce soir, et que nous reprenions demain dès 9h30 avec un quorum de six membres pour pouvoir adopter des motions. Je sais que certains députés doivent partir dans l'après-midi, mais si nous servons des sandwiches à midi, je pense que... et je me trompe, peut-être mais, à en croire ce qui s'est dit, je ne pense pas que ce soit du domaine de l'impossible... en siégeant cet après-midi et demain sans interruption jusqu'à la période des questions, de façon à ne pas devoir siéger à nouveau à 15h30, nous pourrions beaucoup progresser dans l'étude de ce projet de loi. D'autres travaux nous attendent: nous voulons examiner les prévisions de dépenses et bien d'autres choses.

Je vous soumetts cette proposition sans emploi du temps précis, mais plutôt à titre indicatif. Si nous nous y mettons vraiment... et, bien franchement, il y a eu d'âpres luttes entre la greffière et la présidence, et je ne sais pas encore qui a gagné. A un moment hier et ce matin encore, nous nous sommes heurtés à de véritables problèmes de procédure, car même la majorité des amendements du gouvernement étaient irrecevables. Cela ne sera peut-être pas nécessairement le cas lorsque nous en serons là.

M. Benjamin: Monsieur le président, mon collègue et moi n'avons aucune intention de retarder l'adoption du projet de loi, mais je voudrais demander une petite faveur, que M. Robichaud me doit bien tout comme à vous. J'ai déjà suffisamment d'ennuis et je dois aller à l'aéroport récupérer ma femme.

Je dois partir d'ici peu après 17 heures. Par ailleurs, certains d'entre nous doivent assister à une réunion du Comité de la gestion et des services aux députés en fin d'après-midi.

Le président: J'aimerais que vous transmettiez un message de ma part à ce comité aberrant, et je vous en toucherai peut-être un mot auparavant. Quoi qu'il en soit, nous nous efforcerons de terminer à 17 heures, et plus tôt nous commencerons, mieux ce sera.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Before going any further, as Vice-Chairman of this committee, I think that, despite all the changes we want to bring to this bill, I can assure you that we will proceed as fast as possible because I got the assurance of this government that we will agree with all appropriate amendments to Bill 105. If opposition members are ready to vote for the amendments that will be put forward, we will progress a lot this afternoon, Mr. Chairman.

Mr. Robichaud: If I may, Mr. Chairman, if the honorable member is prepared to agree with our

[Texte]

aussi vite que nous accepterons les leurs, ça va aller très vite; il n'y a là pas de problème.

Mr. Benjamin: I forgot to ask about tomorrow. I am available again until at least 4 p.m. tomorrow, so I am quite willing to sit over noon hour. If we want to meet at 3 p.m., I am agreeable if it is necessary. If we had to meet again next Tuesday to clean it up, I am agreeable.

The Chairman: Colleagues, with that understanding, let us commence.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Let us work and do as much as we can so that the hon. member from the NDP can get to the airport.

Mr. Benjamin: My usually reliable sources say that even if we finish this bill today at 5 p.m., which we cannot, in the negotiations that have been going on amongst House leaders, this bill shows up no place in the government's priority list. So what are we in a panic about, unless the government says that as soon as we deal with it, they are going to call it in the House very quickly for report stage and third reading? We can be a little bit more relaxed about this instead of panicking and trying to get this all out of here by 4 p.m. tomorrow or next Tuesday noon. I got this from two or three different sources.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Benjamin, you know that we have the best committee here on the Hill.

Mr. Benjamin: That is not what I asked.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): We have the best committee. What we have to do is get Bill C-105 out, and we will get it out with our recommendations and whatnot, because we are apolitical when you talk about transportation, so let us continue with our bill.

Mr. Benjamin: If we get this all out of the way and the damn thing lays in the *Order Paper* until the fall or some damn thing. . .

The Chairman: Let us get on with it. Mr. Benjamin, I can assure you that there are an awful lot of interested people out there who will make sure that this moves out of the committee and into the House. I will guarantee to you without even any communication with the House Leaders that this bill, because of its fundamental interest in the public safety and the public order and the basic transportation system we have in this country, is going to be in and out of the House, perhaps as a filler once or twice, long before we adjourn on June 30.

Mr. Benjamin: I will hold you to it.

The Chairman: You can hold me to it and I will work to that advantage. There is no great panic on it, I quite agree with you. But I really do believe that if we get this

[Traduction]

amendments as quickly as we will agree with theirs, things will go pretty fast; there is no problem whatsoever.

M. Benjamin: J'ai oublié de vous poser une question au sujet de demain. Je serai disponible jusqu'à au moins 16 heures, et je suis tout à fait disposé à siéger pendant l'heure du déjeuner. Si nous voulons nous réunir à 15 heures, je n'y vois aucun inconvénient. Si nous devons siéger à nouveau mardi prochain pour terminer cette étude, cela me convient parfaitement.

Le président: Chers collègues, cela étant entendu, commençons.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Avançons le plus possible dans nos travaux pour permettre au député du NPD de se rendre à l'aéroport.

M. Benjamin: D'après mes sources, qui sont généralement fiables, même si nous terminons l'étude du projet de loi aujourd'hui à 17 heures, ce qui est impossible, il appert que ce projet de loi ne figure pas sur la liste de priorité du gouvernement, établie à la suite des négociations qui se sont déroulées entre les leaders parlementaires. Je me demande vraiment pourquoi nous nous affolons, à moins que le gouvernement ne soit prêt à mettre ce projet de loi en délibération à la Chambre dès que nous en aurons achevé l'étude, afin d'en terminer avec l'étape du rapport et la troisième lecture. Nous pourrions être un peu plus tranquilles au lieu de nous affoler et d'essayer de terminer tout cela d'ici 16 heures demain ou midi mardi prochain. C'est ce que j'ai appris de deux ou trois sources différentes.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Benjamin, vous savez que notre comité est le meilleur de tous.

M. Benjamin: Ce n'est pas ma question.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Notre comité est le meilleur. Nous devons donc terminer l'étude du projet de loi C-105 et en faire rapport avec nos recommandations, car lorsqu'il s'agit de transport, nous sommes apolitiques. Poursuivons donc l'étude du projet de loi.

M. Benjamin: Si nous réussissons à terminer l'étude article par article et que ce fichu projet de loi reste inscrit au *Feuilleton* jusqu'à l'automne. . .

Le président: Mettons-nous au travail, monsieur Benjamin. Je puis vous assurer qu'il y a de nombreux intéressés qui veilleront à ce que ce projet de loi fasse l'objet d'un débat à la Chambre dès sa réception. Je puis vous garantir, même sans en avoir parlé avec les leaders parlementaires, qu'étant donné l'intérêt fondamental que ce projet de loi présente pour la sécurité du public, l'ordre public et notre réseau de transports, son étude sera terminée à la Chambre bien avant l'ajournement, le 30 juin.

M. Benjamin: Je m'en tiens à ce que vous dites.

Le président: Vous pouvez me croire et je ferai tout mon possible pour y parvenir. Je conviens avec vous que les choses ne sont pas si urgentes et qu'il n'y a pas lieu de

[Text]

bill out of the committee it will be in and out of the House, because frankly so much work has been done on it—it would be awful to lose all that good work in the parliamentary process when there are many other things that are much more controversial, much more political, than the guts of this bill.

• 1545

So I would say let us proceed.

Mr. Benjamin: I suggest you all talk to your own House Leaders.

The Chairman: Well, okay, we will come to that in a minute.

Colleagues, let us start and see where we go. We have the bill, C-105, and we have a quorum here.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a further little point of order, I would like to see if Mr. Thacker... and I want to compliment him on what he presented to the committee last week on the yes, no or maybe on amendments suggested by witnesses, the government's position on them and whatnot.

Mr. Chairman, I would like to address a question to Mr. Thacker and his officials: Canadian Pacific Rail submitted revised amendments with compromise solutions, dated April 14, in which they suggest some further changes. Before we get into clause by clause, I am wondering whether the government is accepting or rejecting any of these. If so, which ones and will they be incorporating them in the government's own amendments?

Mr. Blaine A. Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Yes, depending on the will of the committee, we have some that from the Minister's perspective we can live with. There is one we feel very strongly about, we want to advance arguments against—some very strong arguments—but the other ones we can sort of go either way. We would prefer not to have a number of them, but it depends on the will of this committee to a very great extent.

Mr. Benjamin: Fine, but I am just asking—

Mr. Thacker: They should be raised in the proper consecutive order for sure.

Mr. Benjamin: Could you indicate the one that you violently object to?

The Chairman: Let us go on with clause by clause. Throw out the one that you have strong objections to.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, all members of the committee need to know—

The Chairman: Let us go on to clause by clause. Let us throw it out. Okay, Mr. Thacker, which one?

[Translation]

s'affoler. Cependant, je crois vraiment que si nous réussissons à en terminer l'étude en Comité, le projet de loi fera un passage très rapide à la Chambre, car il a fait l'objet d'un travail très poussé. Il serait déplorable de perdre tous les fruits de ce labeur parlementaire alors qu'il y a tellement d'autres sujets qui prêtent davantage à controverse et qui sont plus politiques que le contenu de ce projet de loi.

Je crois donc que nous devrions commencer.

M. Benjamin: Je vous demanderais d'en parler à tous les leaders parlementaires.

Le président: Bien, nous y reviendrons dans un moment.

Chers collègues, commençons par faire le point. Nous sommes saisis du projet de loi C-105, et il y a quorum.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais encore invoquer le Règlement, au sujet de M. Thacker... je tiens à le féliciter au sujet de la liste qu'il a présentée au Comité la semaine dernière, où l'on indiquait quels étaient, parmi les amendements proposés par les témoins, ceux que le gouvernement considérait comme acceptables, inacceptables, ou peut-être acceptables.

Monsieur le président, j'aimerais aussi interroger M. Thacker et ses collaborateurs: le 14 avril, les chemins de fer du Canadien Pacifique ont soumis des amendements modifiés, qui constituent une solution de compromis. Avant d'aborder l'étude article par article, je me demande donc si le gouvernement les accepte ou les rejette. En outre, si certains sont acceptés, seront-ils intégrés aux amendements du parti ministériel?

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire au ministre des Transports): Oui, sous réserve du consentement du Comité, certains des amendements paraissent acceptables au ministre. Il y en a un auquel nous nous opposons très fermement, mais nous pouvons nous accommoder des autres. Il y en a bien que nous préférons ne pas voir adopter, mais nous nous en remettons dans une large mesure à la décision du Comité.

M. Benjamin: Très bien, mais je ne fais que demander...

M. Thacker: Ils devraient certainement être présentés de façon ordonnée.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous dire auxquels vous vous opposez à tout prix?

Le président: Passons à l'étude article par article. Rejetez celui auquel vous vous opposez fermement.

M. Benjamin: Monsieur le président, tous les membres du Comité doivent savoir...

Le président: Passons à l'étude article par article. Rejetons l'amendement. Bien, monsieur Thacker, de quel article s'agit-il?

[Texte]

Mr. Thacker: Well, subclause 16.(5) gives us some very serious problems. They wish to insert a new subclause 16.(5), which is the 5% or the \$62,500 income.

The Chairman: We have two amendments on clause 16 which we will come to in a moment, so I am now starting the clause by clause. Pursuant to Standing Order 114.(1) we are standing clause 1.

Clause 1 allowed to stand.

Clauses 2 and 3 agreed to.

On clause 4—*Definitions*

The Chairman: There is a government amendment to clause 4.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, this just adds the words "or leasing" to the railway equipment. Mr. Churcher will explain that for us, Mr. Chairman.

Mr. Churcher (Director General, Railway Safety, Department of Transport): Mr. Chairman, the intention of this section was to ensure that any changes proposed to things such as technical specifications for railway tank cars would be checked through with the people who owned the cars before they were proposed to the Minister. It was brought to our attention that a large number of companies do not own cars but lease cars and so we felt it made sense to include the words "or leasing".

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): That is a better check for the surveillance than we have in the law. Owners and lessees are automatically guaranteed that every car on the track will be checked.

Mr. Churcher: That is correct.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you.

• 1550

Mr. Benjamin: I do not disagree with the amendment but the bill and any subsequent regulations will apply to the manufacturers, owners and lessees of railway rolling stock, not only tank cars—there are refrigerator cars. There is a whole spectrum of rolling stock to which the standards on manufacturer, maintenance and whatnot will apply equally, as it will to the railway-owned stock.

Mr. Churcher: That is correct.

Mr. Benjamin: Good. Thank you.

The Chairman: This is why there are many considerations, not only the travel plans of members but also the advice the Chair gets. Mr. Thacker, the Chair has some advice from the clerk. The adding of "leasing" extends the meaning.

[Traduction]

M. Thacker: Eh bien, le paragraphe (5) de l'article 16 nous paraît très difficile à accepter. Il s'agit d'un nouveau paragraphe, où l'on propose un pourcentage de 5 p. 100 ou un revenu de 62,500\$.

Le président: Nous aborderons l'étude de deux amendements à l'article 16 dans un moment. Nous allons d'abord entamer l'étude article par article. Conformément à l'article 114.(1) du Règlement, nous allons réserver à plus tard l'étude de l'article 1.

L'article 1 est réservé.

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

Article 4—*Définitions*

Le président: Le parti ministériel a un amendement à proposer à l'article 4.

M. Thacker: Monsieur le président, il s'agit seulement d'insérer les termes «ou locataires» de matériel ferroviaire. M. Churcher va nous expliquer cela, monsieur le président.

M. Churcher (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Monsieur le président, l'objectif de l'amendement est de veiller à ce que toutes modifications de choses comme les spécifications techniques des wagons citernes soient vérifiées auprès de ceux à qui appartenaient les wagons avant qu'ils n'aient été proposés au ministre. Or on nous a signalé qu'un grand nombre d'entreprises n'étaient pas elles-mêmes propriétaires des wagons mais qu'elles les louaient, et nous avons donc estimé qu'il était nécessaire d'ajouter le mots «ou locataires».

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): C'est préférable à ce qui existe dans la loi à l'heure actuelle. On se trouve ainsi à garantir automatiquement aux propriétaires ou aux locataires des wagons, que tous ceux qui seront utilisés seront vérifiés.

M. Churcher: C'est exact.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Merci.

M. Benjamin: Je ne m'oppose pas à l'amendement, mais le projet de loi et tous les règlements qui en découleront porteront sur les fabricants et ceux qui sont propriétaires ou locataires de tout matériel ferroviaire, et non seulement les wagons citernes, car il y a aussi les wagons réfrigérés. Il y a en fait toute une gamme de matériel roulant qui sera visé par les normes.

M. Churcher: C'est exact.

M. Benjamin: Merci.

Le président: C'est pourquoi il faut tenir compte d'un bon nombre de considérations et non seulement des projets de voyage des députés; il y a aussi les avis que reçoit le président. À ce sujet, monsieur Thacker, la greffière m'avise de quelque chose à l'instant. L'insertion du terme «locataires» étend la portée de la disposition.

[Text]

I am advised it is an established practice that amendments of a substantive declaratory nature should not be moved in an interpretation clause. My table officer has handed me a decision of Mr. Lamoureux that says amending the interpretation clause of a bill to include various provincial courts was declared out of order.

I have had some discussion with the clerk about other matters and I do not know how declaratory or substantive this adding the leasing is. That was certainly the wish of some of the witnesses. This is—

Mr. Belsher: Mr. Chairman, we are talking about equipment that is used on lines of railways operated by that railway company, so the equipment will be either owned or leased. It just describes the equipment that is going to be used.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, we will argue with opposition parties at some point, but persons owning or leasing—God forbid, a little farmer from down home. . . But if the lawyers want to play with it, we will put in a non-substantive clause saying the lawyers can work out all the details. Persons owning or leasing—you either own or you can rent and you put it on the railway tracks. Let us not get hung up over that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in the principles of the bill it is not the intent of the government or this committee to exempt up to half the rolling stock running on our railway lines because they are leased. I think your worries about this in terms of an amendment to definitions—your advisers have been resorting to legal nit-picking.

Mr. Robichaud: I would say this amendment is in line with the bill. We want to make the railways more safe and this is why we are including—

The Chairman: I was duty bound to point out the potential procedural problem. I have been persuaded by the eloquence, cogency and logic of my colleagues' contributions. I am allowing the amendment.

Amendment agreed to.

Clause 4 as amended agreed to.

Clauses 5 and 6 agreed to.

On clause 7—*Regulations*

The Chairman: There is a government amendment to clause 7.

[See Minutes of Proceedings]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, it flows from the CP recommendation that railways should be able to file the proposed engineering standards with the Minister for

[Translation]

On me dit aussi que des amendements portant sur le fond ne doivent pas être proposés en même temps qu'un article qui précise l'interprétation du projet de loi. Notre spécialiste m'a communiqué une décision de M. Lamoureux, où il a jugé irrecevable un amendement qui proposait d'englober divers tribunaux provinciaux et cherchait ainsi à modifier un article d'interprétation.

J'ai discuté quelque peu avec la greffière au sujet de votre question et j'ignore dans quelle mesure l'insertion du mot «locataires» altère le contenu du projet de loi. C'est certainement ce que souhaitaient certains témoins. C'est. . .

M. Belsher: Monsieur le président, il est question ici de matériel utilisé sur les voies administrées par la compagnie ferroviaire, et il s'agira donc de matériel soit de location, soit possédé en propre. Il ne s'agit que d'une description du matériel qui sera utilisé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, nous discuterons probablement avec les partis d'opposition à un moment ou à un autre, mais quand il s'agit de personnes qui possèdent ou qui ont loué du matériel—un petit agriculteur de chez nous. . . Cependant, si les avocats y tiennent, nous ajouterons une disposition purement formelle où il sera dit que les avocats pourront formuler la disposition dans tous ses détails. Lorsqu'on parle de personnes qui possèdent ou qui louent, cela veut dire que soit vous possédez du matériel ou que vous l'avez loué et que vous le mettez en service sur la ligne de chemin de fer. Ne compliquons pas cette question.

M. Benjamin: Monsieur le président, compte tenu des principes du projet de loi, ni le gouvernement ni notre comité n'ont l'intention d'exempter jusqu'à la moitié du matériel roulant utilisé sur nos voies ferroviaires du fait qu'il est loué. Je crois que vos craintes sont exagérées; vos conseillers ont eu recours à des arguties.

M. Robichaud: Cet amendement me paraît conforme au projet de loi. Nous cherchons à rendre les chemins de fer plus sûrs, et c'est pour cela que nous englobons. . .

Le président: Il était de mon devoir de vous signaler le problème que l'amendement pouvait représenter. Cela dit, l'éloquence et la logique de mes collègues m'ont convaincu. L'amendement est recevable.

L'amendement est adopté.

L'article 4 est adopté tel qu'amendé.

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

Article 7—*Règlements normatifs en matière de construction et de modification*

Le président: Le parti gouvernemental a un amendement à présenter à l'article 7.

[Voir Procès-verbaux]

M. Thacker: Monsieur le président, l'amendement donne suite à une recommandation du CP, selon laquelle les compagnies ferroviaires doivent pouvoir soumettre à

[Texte]

approval. We say this would be consistent with Part II and would simplify the process of establishing standards. We commend it to the members.

Amendment agreed to.

Clause 7 as amended agreed to.

Clause 8 as amended agreed to.

Clause 9 agreed to.

• 1555

On clause 10—*Railway works for which Ministerial approval required*

The Chairman: Clause 10 has an amendment by the government.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, this simply permits the proposing party to file with the Minister and any objecting party. This is where there is an undertaking of a proposed railway work and notice has to be given. We want to ensure—members raised that with us—that any objecting party gets a notice of that too.

An hon. member: I so move.

Amendment agreed to.

Clause 10 as amended agreed to.

On clause 11—*Affidavit on completion of railway work for which Minister's approval required*

The Chairman: Clause 11 has an amendment by the government and the NDP.

Mr. Thacker: Our amendments are similar. I think we should just decide which wording sets it out best.

Mr. Churcher: No, they are not similar. Mr. Benjamin's amendment would require an inspection by a railway safety inspector before the work can be operated.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, perhaps we will ask Mr. Churcher to read that, because I have not seen Mr. Benjamin's. I would like to have our officials take a look at that just for a minute and give us their views.

The Chairman: It is pretty much the same. The government amendment starts at line 37. Mr. Benjamin's starts at line 38, as I read the amendment. Let us deal with them together.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Perhaps Mr. Benjamin will accept the government's amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I explain mine. The purpose of the words "new" and "new railway work"... From my knowledge of railway maintenance operations, if a railway went into just replacing ties, ballast and a normal maintenance work, which is really a reconstruction of a line already in operation—we should

[Traduction]

l'approbation du ministre les normes concurant la structure. Cela nous paraît conforme à la partie II et simplifierait le processus d'établissement des normes. Nous le recommandons donc aux membres.

L'amendement est adopté.

L'article 7 est adopté tel qu'amendé.

L'article 8 est adopté tel qu'amendé.

L'article 9 est adopté.

Article 10—*Demande d'approbation ministérielle*

Le président: Il y a un amendement du gouvernement à l'article 10.

M. Thacker: Monsieur le président, il s'agit là simplement d'obliger le promoteur à donner un préavis au ministre et à tout opposant. Le promoteur d'installations ferroviaires doit donner un préavis du projet et nous voulons faire en sorte—suite à la demande des membres du comité—que tout opposant soit également notifié.

Une voix: Je propose l'amendement.

L'amendement est adopté.

L'article 10 tel qu'amendé est adopté.

Article 11—*Conformité des installations avec l'approbation ministérielle*

Le président: Il y a un amendement du gouvernement et un du NPD à cet article.

M. Thacker: Ces amendements sont similaires. Je pense qu'il s'agit simplement de décider quel libellé est le meilleur.

M. Churcher: Non, ils ne sont pas similaires. L'amendement de M. Benjamin prévoit une inspection faite par un inspecteur de la sécurité ferroviaire avant la mise en service des installations.

M. Thacker: Monsieur le président, je vais peut-être demander à M. Churcher de lire l'amendement de M. Benjamin car je ne l'ai pas encore vu. J'aimerais que les fonctionnaires puissent disposer de quelques minutes pour y jeter un coup d'oeil et me faire part de leur avis.

Le président: Le début est à peu près le même. L'amendement du gouvernement commence à la ligne 20 et celui de M. Benjamin à la ligne 23. Il n'y a qu'à les prendre ensemble.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Peut-être M. Benjamin accepterait-il l'amendement gouvernemental.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais expliquer le mien. Le but du terme «nouvelles» et «installations ferroviaires nouvelles»... D'après ce que je sais de l'entretien des voies, s'il s'agit simplement de remplacer des traverses, du ballast et de faire du travail d'entretien normal, autrement dit reconstruire une voie

[Text]

differentiate—is that they want a new railway work. It would require an inspector to go over it before it could be operated. If it is just a straight maintenance operation, they could have 20 miles of track out of service for a few weeks replacing ties and tie-plates and tamping ballast. That is really an extensive upgrading or maintenance of the same line that is already approved for operation.

The inspectors can go and inspect that too, if they wish, but the stricter requirement is on the new railway work. In new work, they could not start to operate it until an inspector had certified it.

Mr. Belsher: They cannot operate until they have a licence on it.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I will ask Mr. Churcher to explain the two amendments.

The Chairman: Yes, because there is a difference between the two amendments.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, under the proposal that we have, the responsibility for constructing any new work, or any work for that matter, is fairly and squarely placed on the hands of the railway.

• 1600

For that reason, we have inserted clause 11, which requires the engineer who is responsible for that work to sign an affidavit saying that it has been constructed according to standards and is safe for operation.

We have attempted to get away from the government inspector looking at these works and okaying them before operating them, because this could in fact place some sort of liability on the part of the government.

For this reason, this amendment is really contrary to the concept we have developed, which is that the railway should be responsible for this work, the railway should sign an affidavit and the railway, by doing so, is accepting the responsibility. At the same time, the government inspector can look at the work at any time and at any stage in its construction.

One of the problems that has been found is if you only inspect a work after completion, you do not know that the quality of the concrete or the quality of the steel was right, so the government inspector really does not have very much upon which to base his opinion that the structure is in fact safe. We feel the affidavit is the preferable approach.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would ask, therefore, that you call the government amendment first. I think that will then make Mr. Benjamin similar in sentiment, but I think it will make his redundant.

Mr. Benjamin: I have a question, Mr. Chairman. Inspectors presently have and will continue to have the

[Translation]

déjà existante, il faut faire la différence. Par contre, dans le cas d'une voie nouvelle, il faudrait une inspection avant qu'elle puisse être mise en service. S'il s'agit juste de la réparation d'une vingtaine de milles de voie, qu'il faut mettre hors service pendant quelques semaines le temps de remplacer les traverses et de tasser le ballast, cela n'est que la réfection ou l'entretien d'une voie existante qui a déjà été approuvée.

Les inspecteurs pourraient également inspecter les voies existantes, s'ils le veulent, mais mon amendement vise surtout les installations nouvelles. Celles-ci ne pourraient être mises en service avant qu'un inspecteur ne les certifie conformes.

M. Belsher: On ne peut exploiter une voie sans permis.

M. Thacker: Monsieur le président, je vais demander à M. Churcher d'expliquer les deux amendements.

Le président: Oui, parce qu'il y a une différence.

M. Churcher: Monsieur le président, ce que nous proposons, c'est de confier directement et carrément la responsabilité de toutes installations ferroviaires nouvelles à la compagnie.

Pour cette raison, nous avons rédigé l'article 11, qui exige que l'ingénieur responsable des travaux signe une attestation sous serment disant qu'il est convaincu de la conformité des installations et que celles-ci peuvent être mises en service sans danger.

Nous avons voulu éviter que l'inspecteur du gouvernement n'ait à certifier lui-même que ces installations sont conformes, car cela pourrait mettre en jeu la responsabilité de l'État.

L'amendement de M. Benjamin est de ce fait contraire aux principes que nous avons retenus, à savoir que la compagnie est responsable elle-même de tout le travail, dont elle atteste sous serment la conformité, et, ce faisant, en accepte la responsabilité. L'inspecteur du gouvernement peut de toute façon aller inspecter le chantier à n'importe quel moment de la construction.

L'un des problèmes qui se pose si l'inspection n'a lieu qu'après l'achèvement des travaux, c'est que vous ne pouvez savoir si la qualité du béton employé était la bonne, ou celle de l'acier, et l'inspecteur du gouvernement ne possède plus alors suffisamment de moyens pour se faire une opinion sur la conformité d'une structure. C'est pourquoi nous pensons que l'attestation sous serment est une approche préférable.

M. Thacker: Monsieur le président, je vous demande donc de mettre aux voix d'abord l'amendement du gouvernement. S'il est adopté, celui de M. Benjamin n'aura plus de raison d'être.

M. Benjamin: J'ai une question, monsieur le président. Les inspecteurs peuvent déjà et continueront de pouvoir

[Texte]

authority to go to a work while it is in progress, so that is not affected. I would be very surprised in the case of a new work if an inspector did not do that. But upon completion of the new work, how do you find out if the affidavit is worth the paper it is written on unless it is inspected by one of the qualified inspectors?

Mr. Churcher: It can still be inspected by one of the qualified inspectors, but we do not think the operation of the work should be held up waiting for the inspector to get to the site.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I think in light of the two amendments we have, I would propose, on behalf of the government, that we accept the government amendment. I think Mr. Benjamin's new amendment has been very adequately replaced with the government amendment, and I propose the government amendment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you cannot have two amendments in front of us at the time.

The Chairman: No. The government amendment is first.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Gray has moved the government amendment. I would like to ask—

The Chairman: We are on the government amendment because it deal with line 37. Mr. Benjamin deals with line 38.

Mr. Benjamin: Lines 38 to 44.

The Chairman: We start, though, on the government amendment.

Mr. Benjamin: How does the government amendment differ or in what way is it similar to my amendment? Or is it similar in any way?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, I do not think there is really very much similarity in the concept. The main purpose of the government amendment is to add an additional subsection, which would allow the railway to reconstruct a railway work and only file an affidavit when the complete work has been reconstructed.

For example, a bridge that may have several spans may take several months to rebuild. The railway would be free to go ahead, rebuild the bridge over the period of time it takes and then submit an affidavit at the end.

Mr. Benjamin: But is the bridge still subject to inspection?

Mr. Churcher: It could be inspected at any time, yes.

Mr. Benjamin: What you are telling me, then, is you want to strike out line 47 on page 8.

You see, my amendment also strikes out lines 7 to 11 on page 9 to say that it would:

[Traduction]

inspecter un chantier, et mon amendement ne change rien à cela. Je serais très surpris qu'un inspecteur ne visite pas de toute façon le chantier d'installations nouvelles. Mais, une fois les travaux terminés, comment savoir si l'attestation sous serment vaut le papier sur lequel elle est rédigée, si un inspecteur qualifié ne va pas se rendre compte par lui-même.

M. Churcher: L'un des inspecteurs ferroviaires peut toujours aller inspecter les travaux mais nous ne pensons pas que la mise en service des installations doivent être retardées jusqu'à sa venue.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, ayant vu les deux amendements, je propose que nous acceptions celui du gouvernement. Je pense que celui du gouvernement vaut très largement celui de M. Benjamin et je propose qu'on le mette aux voix.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous ne pouvez mettre aux voix deux amendements en même temps.

Le président: Non. D'abord celui du gouvernement.

M. Benjamin: Très bien. M. Gray a proposé l'amendement du gouvernement. Je voudrais demander. . .

Le président: Nous commençons par l'amendement du gouvernement car il commence à la ligne 20 et celui de M. Benjamin à la ligne 23 seulement.

M. Benjamin: Il porte sur les lignes 23 à 27.

Le président: Nous allons donc commencer par l'amendement du gouvernement.

M. Benjamin: En quoi celui du gouvernement diffère-t-il du mien et en quoi est-il similaire? Y a-t-il similitude?

M. Churcher: Monsieur le président, je ne pense pas qu'il y ait vraiment beaucoup de similitude entre les deux concepts. L'amendement du gouvernement vise principalement à ajouter un nouveau paragraphe permettant à une compagnie ferroviaire de reconstruire un ouvrage et de ne déposer la déclaration sous serment qu'après l'achèvement des travaux.

Par exemple, il peut falloir plusieurs mois pour reconstruire un pont comportant plusieurs arches. La compagnie doit pouvoir prendre le temps qu'il faut et ne déposer l'attestation sous serment qu'à la fin des travaux.

M. Benjamin: Mais le pont fera-t-il quand même l'objet d'une inspection?

M. Churcher: Il peut être inspecté à tout moment, oui.

M. Benjamin: Vous dites donc que vous voulez supprimer la ligne 27, page 8.

Voyez-vous, l'amendement supprime également les lignes 4 à 8 de la page 9:

[Text]

permit the operation of that work until a railway safety inspector has inspected the work and is satisfied that it is consistent with safe railway

Mr. Thacker: I think under yours, Mr. Benjamin, they would actually have to shut down until it was all inspected, whereas we are saying that it is not so.

Mr. Benjamin: But do not forget I have limited that only to new railway work, not reconstructed work.

You see, in the previous part of the amendment, lines 38 to 44 on page 8, obviously a new work, a new piece of line or a totally new bridge. . . I would be very surprised if the inspector was not there the day it was finished. I mean, really!

• 1605

The railroads would notify the department and say they were going to have this thing ready to go into operation the day after tomorrow or next week. An inspector should be duty bound to get there.

The Chairman: But your amendment, as I understand it, only applies to anything new.

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Whatever "new" means. The government amendment applies to any work, renovation, restoration, or repair that is an ongoing thing. I must say, Mr. Benjamin, I would think there is a little bit more flexibility in the government amendment than yours, which is restricted to a special situation and does not cover the situations the government amendment covers.

Mr. Benjamin: This is a neat way for the government not to have to hire more inspectors, which they desperately need.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): You mentioned the word "new", but with the government amendment, your word "new" is defined in everything. You have left everything open.

Mr. Benjamin: And it may or may not get an inspection.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): It will too.

Mr. Benjamin: We are relying only on the railway's word for it.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): It is there.

The Chairman: He has to swear an affidavit. That person is going to be held to that in the event that whatever that person says in the affidavit is not correct.

[Translation]

l'exploitation, avant qu'un inspecteur de la sécurité ferroviaire les ait inspectées et soit convaincu de leur conformité avec la sécurité ferroviaire

M. Thacker: Je pense qu'aux termes de votre amendement, monsieur Benjamin, l'ouvrage ne pourrait être mis en service avant d'avoir été inspecté, ce qui n'est pas le cas avec le nôtre.

M. Benjamin: Mais n'oubliez pas que cela s'applique uniquement aux ouvrages nouveaux, et non pas aux ouvrages reconstruits.

Voyez-vous, dans la première partie de l'amendement, aux lignes 23 à 27, page 8, lorsqu'il s'agit d'un ouvrage nouveau, d'une voie nouvelle ou d'un pont entièrement nouveau. . . Je serais très surpris que l'inspecteur ne soit pas sur place le jour de l'achèvement des travaux. Vraiment!

Il suffirait aux compagnies d'informer le ministère qu'elles sont prêtes à mettre l'ouvrage en service le surlendemain ou la semaine prochaine et l'inspecteur serait alors tenu de s'y rendre.

Le président: Mais votre amendement, si je comprends bien, s'applique uniquement aux nouveaux ouvrages.

M. Benjamin: Oui.

Le président: Quoi que l'on entende par «nouveau». L'amendement du gouvernement s'applique à toute réfection, restauration ou réparation. Je dois dire, monsieur Benjamin, qu'il me semble que l'amendement du gouvernement introduit un peu plus de flexibilité que le vôtre, qui se limite à une situation particulière et ne s'applique pas à toutes les autres que couvre l'amendement du gouvernement.

M. Benjamin: C'est une très bonne façon pour le gouvernement d'éviter de recruter davantage d'inspecteurs, dont le besoin est pourtant tellement pressant.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Vous utilisez le mot «nouveau», mais l'amendement du gouvernement s'applique aussi à tout le reste.

M. Benjamin: Mais les ouvrages ne seront pas forcément inspectés.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si.

M. Benjamin: Et vous vous en remettez à la parole de la compagnie ferroviaire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Tout est là.

Le président: La compagnie doit faire une attestation sous serment. L'ingénieur sera responsable si quelque chose ne va pas.

[Texte]

Mr. Benjamin: If the affidavit is not worth the paper it is written on, you wait until there is a wreck and then you clean it up.

The Chairman: Mr. Benjamin, how many affidavits have you sworn in your life?

Mr. Benjamin: Several.

The Chairman: Well, I am sure when you put your attested signature to a declaration in an affidavit, it is worth a little if your signature is worth anything. If it were just a piece of paper, that would be different.

Mr. Benjamin: A person may swear to an affidavit and sign it in good faith in the belief that he has done everything right and properly. If it is not inspected, they might miss something. It is plain human error. Why should it not be inspected before it goes into work?

The Chairman: In your situation, with your amendment, they do not have to swear a thing. It is just for new works that they have to do something.

Mr. Benjamin: I do not think I violate the matter of the affidavit. I am calling for an inspection.

The Chairman: We have had the discussion. There may be a difference of opinion. Mr. Benjamin wants to get it more precise. Frankly, I think it only makes it looser. He is only talking about new construction, new work. I think the government amendment covers it. It is an affidavit and someone has to swear it.

Mr. Robichaud: An engineer would not sign the affidavit without looking at the inspection certificates and concrete things, testing and all that.

The Chairman: Mr. Robichaud is referring to an engineer in charge of the work. The person is obviously very familiar with what he is attesting to.

We have the government amendment on page 8.

The Clerk of the Committee: Have you discussed all parts?

The Chairman: Yes.

Amendment agreed to.

Mr. Thacker: I think that makes Mr. Benjamin's amendment redundant.

The Chairman: I was hoping he might withdraw it.

Mr. Thacker: You cannot amend something that has been amended and carried.

Mr. Benjamin: It is a subamendment, then.

The Chairman: I was hoping you might withdraw your amendment, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I know when I have lost the fight. Frankly, I think the government is leaving too much of it

[Traduction]

M. Benjamin: Si l'attestation sous serment ne vaut rien, il faudra attendre un accident pour s'en apercevoir.

Le président: Monsieur Benjamin, combien d'attestations sous serment avez-vous faites dans votre vie?

M. Benjamin: Plusieurs.

Le président: Eh bien, je suis sûr que lorsque vous tracez votre signature au bas d'une attestation sous serment, cela vaut quelque chose. Ce n'est pas qu'un simple morceau de papier.

M. Benjamin: Une personne peut signer une attestation en toute bonne foi, croyant avoir fait tout ce qu'il fallait. S'il n'y a pas d'inspection, elle peut très bien avoir oublié quelque chose. L'erreur est humaine. Pourquoi ne pas prévoir une inspection avant la mise en service.

Le président: Avec votre amendement, la compagnie n'a rien besoin d'attester du tout. Ce serait uniquement dans le cas des nouveaux ouvrages qu'elle aurait une obligation.

M. Benjamin: Mon amendement n'empêche nullement la production d'une attestation. Il impose simplement une inspection.

Le président: Nous avons délibéré. Il y a peut-être une divergence d'opinions. M. Benjamin est plus précis. Franchement, je pense que ce n'est pas une amélioration car il ne vise que les ouvrages nouveaux, lesquels sont couverts aussi par l'amendement du gouvernement. Il y a une attestation à produire et quelqu'un doit prêter serment.

M. Robichaud: Un ingénieur ne signerait pas l'attestation sans prendre connaissance des certificats d'inspection, des spécifications du béton et de ce genre de choses.

Le président: M. Robichaud parle de l'ingénieur responsable des travaux. Cette personne connaît manifestement ce qu'elle atteste.

Je vais mettre aux voix l'amendement de la page 8.

La greffière du Comité: Avez-vous délibéré de tous ses éléments?

Le président: Oui.

L'amendement est adopté.

M. Thacker: Je pense que cela rend inutile l'amendement de M. Benjamin.

Le président: J'espérais qu'il le retirerait.

M. Thacker: On ne peut pas amender quelque chose qui a été déjà amendé et adopté.

M. Benjamin: Dans ce cas, il s'agit d'un sous-amendement.

Le président: J'espérais que vous le retireriez, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je sais reconnaître quand j'ai perdu la bataille. Franchement, je pense que le gouvernement fait

[Text]

up to the railroads. I sense a reluctance to worry about having very many inspectors out there doing the job and making sure that they are doing it right. I will consider my amendment defeated. Let us get on. I will haunt you with it later if something goes wrong.

• 1610

The Chairman: Have you withdrawn yours, Mr. Benjamin? Otherwise that is—

Mr. Benjamin: I am considering it lost, but I will move it.

The Chairman: Mr. Benjamin is moving a further amendment to the amended clause 11.

Mr. Robichaud: Would the amendment mean there would be a further inspection by an independent person, in this case a railway inspector?

Mr. Benjamin: No, he would be a qualified, expert inspector of the government, either of the department or the NTA.

Mr. Robichaud: That would be in addition to the regular—

Mr. Benjamin: Once they have received the affidavit from the engineer, they go and inspect.

The Chairman: It is the opinion of the Chair that with the passage of the amended clause 11, Mr. Benjamin's amendment is out of order. The amended clause 11 more or less refers to the same procedure Mr. Benjamin wanted in his amendment with the exception that it did not apply just to new work. The government amendment refers to a professional engineer in charge of the work. Mr. Benjamin introduces that a railway safety inspector has inspected the work. I think with the passage of one, you make the other out of order regardless of whether Mr. Benjamin withdraws it or—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a point of order. The government's amendment relies on the engineer—the employee of the railroad who is in charge of the work—to sign an affidavit. I submit an additional safeguard on new railway works that requires a government inspector to go in and verify before they can be operated. Even engineers make mistakes. He may sign an affidavit in good faith—

The Chairman: I stand corrected. Your amendment is not out of order. To answer Mr. Robichaud's question, it does add another element to the clause. We are now discussing the new element of inspection on new works only introduced by Mr. Benjamin on amended clause 11.

Amendment negated.

Clause 11 as amended agreed to.

Clause 12—*Grants relating to crossings at grade*

[Translation]

trop confiance aux compagnies ferroviaires. Je perçois une certaine réticence de leur part à voir circuler des inspecteurs pour s'assurer que tout va bien. Je considère mon amendement comme rejeté. Passons à autre chose. Je reviendrai vous hanter plus tard si un accident arrive.

Le président: Avez-vous retiré le vôtre, monsieur Benjamin? Sinon c'est. . .

M. Benjamin: Je le considère comme rejeté, mais je vais l'introduire quand même.

Le président: M. Benjamin propose un autre amendement à l'article 11.

M. Robichaud: L'amendement signifierait-il qu'il y aurait une inspection supplémentaire, menée par une personne indépendante, en l'occurrence un inspecteur de la compagnie?

M. Benjamin: Non, il s'agirait d'un inspecteur expert du gouvernement, soit du ministère, soit de l'Office.

M. Robichaud: Ce serait en sus de l'inspection régulière. . .

M. Benjamin: Sur réception de l'attestation de l'ingénieur, l'inspecteur irait inspecter sur place.

Le président: Je décide qu'avec l'adoption de l'article 11 modifié, l'amendement de M. Benjamin est devenu irrecevable. L'article 11 modifié instaure plus ou moins la même procédure que l'amendement de M. Benjamin, à la seule exception qu'elle ne s'applique pas uniquement aux ouvrages nouveaux. L'amendement du gouvernement confie la tâche à l'ingénieur chargé des travaux alors que celui de M. Benjamin prévoit une inspection par un inspecteur de la sécurité ferroviaire. Je pense qu'avec l'adoption du premier amendement, l'autre devient ipso facto irrecevable, que M. Benjamin le retire ou non ou. . .

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. L'amendement du gouvernement prévoit simplement la signature d'une attestation par l'ingénieur—c'est-à-dire par un employé de la compagnie ferroviaire qui est le maître d'œuvre de l'ouvrage. J'ajoute un élément de plus, dans le cas des ouvrages nouveaux, c'est-à-dire la vérification avant la mise en service faite par un inspecteur du gouvernement. Même des ingénieurs peuvent se tromper. Ils peuvent signer une attestation en toute bonne foi. . .

Le président: Je rectifie: votre amendement n'est pas irrecevable. Pour répondre à la question de M. Robichaud, il ajoute un autre élément à la clause. Nous parlons maintenant de l'élément nouveau de l'inspection des ouvrages nouveaux que M. Benjamin vient d'introduire à l'article 11 modifié.

L'amendement est rejeté.

L'article 11 tel qu'amendé est adopté.

Article 12—*Subvention relative aux passages à niveau*

[Texte]

The Chairman: Clause 12 has a government amendment.

Mr. Thacker: It also raises the first proposal put forth to you by CP Rail in its letter of April 14. They are asking the committee to consider adding to the title just prior to clause 12 the additional words: "and to public safety at railway crossings". They believe it ties into the arguments in later amendments they are proposing to the committee that give greater certainty to CP. They want CP to be responsible only for those parts of safety that apply to them. They want public safety to be looked after elsewhere by other people.

Our officials feel it is already included in the definition, in clause 4, but the committee might have other views. I do not think you can have other views on whether or not it is included, but you might want to put it in for greater certainty.

Mr. Benjamin: Rarely do I agree with the CPR on anything, but I sympathize with the point they made when I met with them the other day. It is not only safe railway operations at public crossings, it is even more so public safety. There should be an equality of emphasis on safe railway operations and on public safety at railway crossings, so I tend to agree with what they suggested, that the biggest cause of the problems at railway crossings is not the railways but the public. They are the ones who cause them; they are the ones who get hit by locomotives or slammed halfway through a freight train. It has to do as much or more with public safety at railway crossings as it does with safe railway operations. It is not a big thing, but I think this will help get the public's mind concentrated a little more on railway crossings and the responsibility of the public.

• 1615

Mr. Thacker: CP dislikes the idea of having to help their competitors on grade separations and those types of things. It ties into that as well, because they believe some of these grade separations are done for public safety, not just for the railway. So it has implications later on in the bill in terms of their financial exposure.

Mr. Robichaud: What prompted you to change your mind? Last time you refused it.

Mr. Thacker: I feel very strongly that there are no hard arguments against it, and if the committee is of the view that it should be added, the Minister has no problems with that and neither do the officials.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): C'est la marque d'un gouvernement qui est capable d'écouter les gens. C'est ce qu'on a fait. J'accepte.

Mr. Thacker: I am not sure what type of motion is required to do that. I have never ran into it, a motion amending a title.

[Traduction]

Le président: Il y a un amendement du gouvernement à l'article 12.

M. Thacker: Il concerne également la première proposition avancée par CP Rail dans sa lettre du 14 avril. CP demande au Comité d'ajouter au titre qui précède immédiatement l'article 12 les mots: «et à la sécurité du public aux passages à niveau». Cela est lié aux amendements ultérieurs qu'il propose en vue de clarifier davantage la responsabilité de CP. La compagnie ne veut être responsable que des éléments de la sécurité qui s'appliquent à elle. Elle demande que la sécurité du public relève de quelqu'un d'autre.

Nous pensons nous-mêmes que cela est déjà couvert par la définition de l'article 4, et vous serez peut-être d'un avis différent. Je vois difficilement comment on pourrait juger que ce n'est pas déjà couvert mais vous voudrez peut-être ajouter des mots pour plus de clarté.

M. Benjamin: Je suis rarement d'accord avec CP sur quoi que ce soit, mais pour une fois je suis d'accord avec ce qu'ils nous ont dit l'autre jour. Il n'y a pas que la sécurité ferroviaire qui est en jeu aux passages à niveau, il y a aussi celle du public. Il faut mettre tout autant l'accent sur la sécurité ferroviaire que sur celle du public aux passages à niveau, et c'est pourquoi j'ai tendance à approuver CP lorsqu'ils disent que l'origine du plus grand danger aux passages à niveau, ce ne sont pas les trains mais le public. C'est le public qui cause les accidents, ce sont les voitures qui se font frapper par des locomotives ou écraser par un train de marchandises. La sécurité du public est beaucoup plus en jeu aux passages à niveau que celle des trains. Ce n'est pas un bien grand changement et je pense que cela attirera un peu plus l'attention sur les dangers des passages à niveau et la responsabilité du public.

M. Thacker: CP n'aime pas l'idée d'aider ses concurrents à construire des sauts-de-mouton et ce genre de choses. Il y a également cet aspect, car la compagnie considère que certains étagements d'intersection sont dans l'intérêt de la sécurité du public et non seulement dans celui du chemin de fer. Cela a donc des répercussions plus loin dans le projet de loi, sur le coût financier.

M. Robichaud: Qu'est-ce qui vous a incité à changer d'avis? La dernière fois vous aviez refusé.

M. Thacker: Il n'y a pas vraiment d'arguments très forts à opposer à cette demande et si le comité veut rajouter ces mots, le ministre n'y voit pas d'inconvénients, pas plus que ses fonctionnaires.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): This is the trademark of a government who is willing to listen to people. This is what we are doing. I agree.

M. Thacker: Je ne sais pas trop quelle sorte de motion il faudrait rédiger pour cela. Je n'ai jamais vu un amendement à un titre auparavant.

[Text]

Mr. Benjamin: Do you have that CPR thing in front of you?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Benjamin: April 14?

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: Who is moving what?

Mr. Belsher: I am proposing we add those words. . .

The Chairman: We have before us the government amendment on clause 12. The discussion has revolved around something that CP asked to go in the subtitle preceding clause 12. It reads:

grants for proposed railway works and other undertakings contributing to safe railway operations and to public safety at railway crossings.

That is what I have in front of me; they want to amend the declaration, the subtitle.

Le président: Madame la greffière, voulez-vous donner des explications aux membres du Comité, s'il vous plait?

Mr. Thacker: I raised this when CP was before us, and I think they understand it as a problem because there are no sections for us to amend. We only amend the bill, not the title.

The Clerk: I draw your attention to *Beauchesne*, citation 7.10, which says:

The marginal notes, short titles of clauses, and the headings of parts of a bill do not form part of the bill, and therefore are not open to amendment.

This is taken from the "Journals", May 17, 1956, page 568.

The Chairman: I think that clarifies it for the Chair, having had communication from the clerk. That is an interesting suggestion of the CP, but in view of *Beauchesne*. . .

Mr. Belsher: I withdraw my motion.

The Chairman: We are not even going to discuss it.

Mr. Benjamin: May I move a further amendment to clause 12.

• 1620

I move that clause 12, at page 9, line 17, be amended by inserting after "safe railway operations" the words "and to public safety at railway crossings".

That has to do with abandonments. On the matter of safety of a crossing, it covers everything. It just says "safety of a crossing" in the previous paragraph.

Mr. Thacker: Clause 12 relates only to crossings at grade. Mr. Benjamin, are you trying to achieve with this amendment the same as would be achieved by changing the subtitle?

[Translation]

M. Benjamin: Est-ce que vous avez cette lettre de CP sous les yeux?

M. Thacker: Oui.

M. Benjamin: Celle du 14 avril?

M. Thacker: Oui.

Le président: Qui propose quoi?

M. Belsher: Je propose d'ajouter les termes. . .

Le président: Nous sommes saisis d'un amendement du gouvernement à l'article 12. Le débat tourne autour de quelque chose que CP voudrait ajouter au titre précédant l'article 12, de façon à ce que celui-ci se lise comme suit:

subventions pour les travaux concernant des installations ferroviaires ou d'autres réalisations contribuant à la sécurité ferroviaire et à la sécurité du public aux passages à niveau.

Voilà le texte que j'ai sous les yeux; il s'agit de modifier le titre.

The Chairman: Madame Clerk, would you please provide the explanation to the members of the committee?

M. Thacker: J'en ai parlé lorsque CP a comparu, et ils ont bien vu que cela nous pose un problème car ce n'est pas un amendement à une disposition. Normalement, nous ne modifions que le contenu, pas le titre.

La greffière: J'attire votre attention sur la citation 7.10 de *Beauchesne* qui dit:

Les notes marginales, les titres abrégés des articles et les titres des parties d'un projet de loi ne font pas partie de celui-ci et ne peuvent donc être amendés.

Cela est extrait des «Journaux» du 17 mai 1956, page 568.

Le président: Cela clarifie les choses, à mes yeux. C'était une suggestion intéressante de CP, mais étant donné ce que dit *Beauchesne*. . .

M. Belsher: Je retire ma motion.

Le président: Nous n'allons même pas en délibérer.

M. Benjamin: Je voudrais proposer un autre amendement à l'article 12.

Je propose de modifier l'article 12, page 9, ligne 15, en ajoutant après «de sécurité ferroviaire» les mots «et pour assurer la sécurité du public aux passages à niveau».

Il s'agit des abandons de voies. Quant à la sécurité aux passages à niveau, cela comprend tout, on dit simplement: «la sécurité d'un franchissement routier» au début du paragraphe.

M. Thacker: L'article 12 porte uniquement sur les passages à niveau. Monsieur Benjamin, est-ce que avec cet amendement vous essayez de faire la même chose qu'en changeant le sous-titre?

[Texte]

Mr. Benjamin: Yes. I was wondering if that would do it.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, perhaps our clerk could advise us. I have been advised that the subtitle can be changed simply by contacting the editor of the . .

Mr. Benjamin: If it is not part of the bill, they can change it.

The Clerk: That is his choice.

Mr. Thacker: It is a government bill. If the government contacted the editor and asked to have that changed, I think it would be.

The Chairman: Let us do both worlds here if we have agreement. The editor will have a note from the government that we wish to have the subtitle changed to incorporate the suggested CP addition; that is, after "operations", the insertion of the words "and to public safety at railway crossings". If he will not do that, is it the wish of the committee to do the same thing in effect, but not to highlight it quite as much, through Mr. Benjamin's suggested amendment to add after "operations" the same words?

Mr. Thacker: We are worried that will not do it, that it will cause other problems too.

Mr. Benjamin: It refers only to the abandonment or relocation of a crossing, and I am thinking of great separations and what not. If the Parliamentary Secretary will consult with the editor, I think he can persuade him to add those few words at the bottom of the title.

The Chairman: I think it is the clerk and the Chair and the committee. I think we will have a note back from the editor, and I give you my assurance as chairman that if we do not, we will come back to this clause.

Mr. Benjamin: I assume you can tell the editor—

The Chairman: You are withdrawing your motion, and we will try to clean it up by having a change in the subtitle to incorporate those words.

Mr. Benjamin: I assume the Chair will be free to tell the editor he has the approval of the whole committee.

The Chairman: I would never dare suggest anything to the editor unless I had the co-operation and consent of the committee. If you withdraw your amendment now, we will consider the government amendment that starts at line 24.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, a point of clarification on this amendment. We are talking about amending a title, but that has absolutely no force when you interpret the bill or want to use it. If they do not agree then we will find a place in clause 12—

The Chairman: We may be able to, but we will come back to the committee.

[Traduction]

M. Benjamin: Oui, j'ai pensé que cela reviendrait au même.

M. Thacker: Monsieur le président, la greffière pourrait peut-être nous conseiller. On me dit que le sous-titre peut être changé et qu'il suffit de contacter le rédacteur du . .

M. Benjamin: Si cela ne fait pas partie du projet de loi, ils peuvent le changer.

La greffière: C'est à lui de choisir.

M. Thacker: C'est un projet de loi du gouvernement. Si le gouvernement contacte le rédacteur et lui demande de modifier cela, je pense que ce sera fait.

Le président: Eh bien allons-y si nous sommes d'accord. Le rédacteur recevra une note du gouvernement l'avisant que nous souhaitons modifier le sous-titre pour tenir compte de la suggestion du CP, d'ajouter après le terme «ferroviaire» «et à la sécurité du public aux passages à niveau». S'il n'accepte pas de le faire, est-ce que le Comité souhaite adopter la même disposition, mais en la mettant un peu moins en évidence, en suivant la suggestion de M. Benjamin et en ajoutant quelques mots après «sécurité ferroviaire»?

M. Thacker: Nous craignons que cela ne soit pas suffisant, que cela pose d'autres problèmes.

M. Benjamin: Il s'agit uniquement des abandons de lignes ou des déplacements de passages à niveau; moi je pense aux sauts-de-mouton, etc. Si le secrétaire parlementaire consultait le rédacteur, il le persuaderait probablement d'ajouter ces quelques mots à la fin du titre.

Le président: Je pense que c'est à la greffière, au président, au Comité de le faire. Le rédacteur nous renverra probablement une note et je vous assure que, s'il n'accepte pas, nous reviendrons sur cet article.

M. Benjamin: J'imagine que vous pouvez dire au rédacteur. . .

Le président: Vous retirez votre motion et nous essaierons de régler la question en faisant changer le sous-titre.

M. Benjamin: J'imagine que le président pourra dire au rédacteur que tout le Comité est d'accord.

Le président: Je n'oserais pas suggérer quelque chose au rédacteur sans le plein consentement du Comité. Si vous retirez votre amendement, nous allons passer à l'amendement du gouvernement qui commence à la ligne 17.

M. Robichaud: Monsieur le président, une précision au sujet de cet amendement. Il s'agit de modifier le titre, mais cela ne sert strictement à rien quand on interprète le projet de loi ou qu'on cherche à utiliser cette clause. S'ils ne sont pas d'accord, nous trouverons le moyen à l'article 12. . .

Le président: Ce sera peut-être possible, mais nous reviendrons sur cette question plus tard.

[Text]

Mr. Robichaud: If we are serious in wanting something in the bill, we should put it in right now rather than put it under a subtitle that means absolutely nothing.

Mr. Thacker: The other amendments from CP will do that later on in the bill at the appropriate spots.

Mr. Benjamin: If we are still not happy, we can consult and do something at the report stage.

The Chairman: We will try to revise the subtitle to focus the way CP wanted without amending, at this stage, the present clause 12, but we do have the government amendment of clause 12 starting at line 24.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I am not sure whether we are going in the right direction here with our committee saying it the way CP or CN or VIA Rail wanted. Let us not get ourselves caught up in that. We are passing a national law here that will be equal for everybody; let us not make any reference to CP or anyone else.

• 1625

The Chairman: Mr. Gray, he only used "CP" because that was the letter we all got. It is going to be a House of Commons bill, the national law. CP will not be given editorial credit for the amendment to the subtitle we have spent too much time on already.

Let us get onto clause 12 and the government amendment at page 24. It has a little more merit and potential substance. I am talking about line 24 on page 9.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, this adds a new subclause. It is required by the subsequent amendments that reinstate or continue Part I of the Railway Relocation and Crossing Act. It is necessary as a result of our policy decision to keep Part I of the RRCA in.

The Chairman: It is consequential to that.

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: Let us call the question on the potential new subclause. Mr. Brightwell moved it.

Amendment agreed to.

Mr. Brightwell: We have a second amendment to clause 12, Mr. Chairman.

I move that the English version of clause 12 of Bill C-105 be amended (a) by striking out line 43 on page 9 and substituting the following:

purpose of defraying a part of the construction or alteration

(b) by striking out line 10 on page 10 and substituting the following:

[Translation]

M. Robichaud: Si nous voulons vraiment quelque chose, nous devrions l'adopter immédiatement au lieu d'en parler dans un sous-titre qui n'a aucune signification.

M. Thacker: D'autres amendements ont été proposés par le CP, qui auront le même effet et qui interviennent plus tard dans le projet de loi.

M. Benjamin: Si nous ne sommes toujours pas satisfaits, nous pourrions nous consulter et agir au stade du rapport.

Le président: Nous allons essayer de réviser le sous-titre pour tenir compte des indications du CP; pour l'instant, donc, nous ne modifions pas l'article 12 dans ce sens, mais nous avons tout de même l'amendement du gouvernement à l'article 12, ligne 17.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je ne suis pas certain que ce soit la bonne solution, d'essayer de faire ce que le CP, le CN ou VIA nous ont demandé de faire. Ne nous laissons pas prendre à ce petit jeu. Nous sommes en train d'adopter une loi nationale qui sera la même pour tout le monde; évitons les références au CP ou à qui que ce soit d'autre.

Le président: Monsieur Gray, s'il a parlé du «CP», c'est seulement parce que nous avons tous reçu une lettre. Ce bill sera adopté par la Chambre des communes, il deviendra une loi nationale. Le CP ne sera pas mentionné dans un générique, ce n'est pas cette compagnie qui modifiera le sous-titre, et nous avons déjà perdu trop de temps sur cette question.

Passons à l'article 12 et à l'amendement du gouvernement à la ligne 17. C'est un peu plus conséquent et probablement plus important. Je parle de la ligne 17, page 9.

M. Thacker: Monsieur le président, nous ajoutons ici un nouveau paragraphe. Cela découle d'un amendement subséquent qui rétablit ou maintient la partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer. La décision politique que nous avons prise nous force à conserver la partie I de cette loi.

Le président: C'est une conséquence de cette décision.

M. Thacker: Oui.

Le président: Votons sur ce nouveau paragraphe éventuel. C'est M. Brightwell qui l'a proposé.

L'amendement est adopté.

M. Brightwell: Monsieur le président, nous avons un deuxième amendement à l'article 12.

Je propose que la version anglaise de l'article 12 du Bill C-105 soit modifiée a) par substitution, à la ligne 43, page 9, de ce qui suit:

purpose of defraying a part of the construction or alteration

b) par substitution, à la ligne 10, page 10, de ce qui suit:

[Texte]

not exceed eighty percent of the construction or alteration cost

The Chairman: Is this not consequential?

Mr. Thacker: No.

The Chairman: Would you explain it? You are keeping the former formula, are you?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, this does two things. It changes the word "capital" to "construction or alteration". This is to make it quite clear that we are not talking about a precise capital cost, but any other costs involved in the new construction. A second part of it would increase the potential government payment from 50% up to 80% of the cost of the work. I beg your pardon; it is to change the word "capital" in both places. I am sorry.

Mr. Robichaud: That would require a Royal Recommendation, would it?

The Chairman: No, not clause 12. We are coming to that in clause 13. On clause 13 you are going to be very interested, colleagues. It is a very interesting situation.

The second part of clause 12 has been moved by Mr. Brightwell.

Amendment agreed to.

Clause 12 as amended agreed to.

On clause 13—*Grants for construction or alteration of grade separations*

The Chairman: An amendment to clause 13 is moved by Mr. Belsher.

[See Minutes of Proceedings]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, this has the first function of changing "capital" to "construction or alteration" and, secondly, it goes from the 50% up to the 80% of the construction or alteration cost as pursuant to the earlier discussion of this committee.

• 1630

The Chairman: I can tell you before we have too much discussion that I was aware of this before I came into the room today even though I had not talked to my dear greffier. It has been suggested this amendment goes against the Royal Recommendation because it potentially increases the obligation of the Crown for disbursements.

My rhetorical question to the clerk—who was not in the room when I asked it—was, what are we trying to do here? The Royal Recommendation is very interesting and it sets out in general terms—

The Clerk: No, it does not. The manner and the purpose are set out in this bill.

The Chairman: She does point out that it does set out that the appropriation of public revenue, under the

[Traduction]

not exceed eighty percent of the construction or alteration cost

Le président: Est-ce que ce n'est pas une conséquence?

M. Thacker: Non.

Le président: Pouvez-vous l'expliquer? Vous conservez l'ancienne formule, n'est-ce pas?

M. Churcher: Monsieur le président, cette disposition a deux résultats; elle remplace le mot «capital» par «construction or alteration». Cela permet de préciser qu'il ne s'agit pas d'un coût en capital bien précis, mais des autres coûts qui entrent en ligne de compte dans une nouvelle construction. La deuxième partie augmenterait la contribution maximum du gouvernement, qui passerait de 50 p. 100 à 80 p. 100 du coût total du travail. Excusez-moi, il s'agit de remplacer le mot «capital» dans les deux cas. Désolé.

M. Robichaud: Ce qui nécessiterait une recommandation royale, n'est-ce pas?

Le président: Pas l'article 12. Chers collègues, l'article 13 va beaucoup vous intéresser. C'est une situation particulièrement intéressante.

La deuxième partie de l'article 12 a été proposée par M. Brightwell.

L'amendement est adopté.

L'article 12, tel que modifié, est adopté.

Article 13—*Subvention relative aux sauts-de-mouton*

Le président: M. Belsher propose un amendement à l'article 13.

[Voir Procès-verbaux]

M. Thacker: Monsieur le président, le premier effet de cette modification est de remplacer le mot «capital» par «construction or alteration» et, deuxièmement, cela permet de passer de 50 p. 100 à 80 p. 100 des coûts de construction ou de modification conformément à ce dont nous avons discuté plus tôt.

Le président: Avant de poursuivre, je dois vous dire que, sans avoir eu l'occasion d'en discuter avec ma chère greffière, j'étais au courant de cela avant d'arriver dans la pièce. On a prétendu que cet amendement était contraire à la recommandation royale car il pourrait obliger la Couronne à faire certains déboursés.

Je vais donc poser une question de pure forme à la greffière—elle n'était pas là lorsque je l'ai posée la première fois—qu'est-ce que nous cherchons à faire? La recommandation royale est particulièrement intéressante, elle précise les termes généraux. . .

La greffière: Non, pas du tout. Les termes et objectifs sont précisés dans le bill.

Le président: Elle signale tout de même que, dans les circonstances, et selon les termes et objectifs précisés dans

[Text]

circumstances, in the manner and in the purposes set out. . . That manner and purpose in the bill, as you know and can see, is 50%. The clerk suggests that by raising it to 80% we go beyond the manner—

The Clerk: It increases the charge upon Treasury. It happens all the time.

The Chairman: It happens all the time, she says, and we get around it by in effect amending the Royal Recommendation at report stage and re-submitting at that time.

Now my rhetorical question to the clerk, who again was not in the room at the time, was, in what way do you change the Royal Recommendation? She tells me that you do not. So I thought this was all a crazy procedural swamp. But there is this point, and she does make it—so I am open and let us get on with it. But I think it is ridiculous to have the same Royal Recommendation and the same wording later on at report stage, but at that time it incorporates the changes.

The Clerk: No, it will be a new Royal Recommendation.

The Chairman: Same words.

The Clerk: Same words, but different intent, because by that time it will be 80%.

Mr. Belsher: Through our Parliamentary Secretary we already have permission to put it to 80%.

The Chairman: No, no. But there is this procedural point which the clerk tells me can be clarified by a report stage amendment.

Mr. Benjamin: On this procedural matter, not being expert. . . but I know I can speak for my colleagues and we would give unanimous consent right off the bat if there was a change to the Royal Recommendation.

But I want to ask Mr. Thacker and the officials if there is another way around this. Would another solution be to not repeal the formula that is presently in the Railway Relocation and Crossing Act? If we do not repeal Part III that covers your up-to-80% formula. We do not have to repeal the whole RRCA. We could leave it in place and it would not make a damn bit of difference to this bill. I am suggesting that would be an alternate route.

The Chairman: We are not repealing Part III, is that correct, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: Yes, we are. We are repealing Parts II and III.

The Chairman: Oh, Parts II and III—and we want to reinstate Part I.

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Benjamin: But if we keep Part III, it has the formula in it.

[Translation]

le bill, les déboursés de fonds publics. . . Comme vous pouvez le constater, pour l'instant il s'agit de 50 p. 100. La greffière pense qu'en portant ce pourcentage à 80 p. 100, on va au-delà. . .

La greffière: Cela impose une charge supplémentaire au Trésor. C'est fréquent.

Le président: C'est très fréquent, dit-elle, et nous surmontons la difficulté en modifiant la recommandation royale au stade du rapport et en soumettant une nouvelle recommandation.

J'en viens à la question de pure forme que je veux poser à la greffière, qui, je le répète, n'était pas dans la pièce, la première fois que j'en ai parlé: comment fait-on pour changer la recommandation royale? Elle me dit que ce n'est pas possible. J'en conclus que nous nous enfonçons dans le borbier de la procédure. Mais il y a cet argument qu'elle défend, et personnellement je n'ai pas d'idée préconçue. Poursuivons donc. Cela dit, il est ridicule d'avoir la même recommandation royale et le même énoncé au stade du rapport quand à ce moment-là des changements sont prévus.

La greffière: Non, ce serait une nouvelle recommandation royale.

Le président: Avec les mêmes termes.

La greffière: Les mêmes termes, mais une intention différente, parce que cette fois il s'agira de 80 p. 100.

M. Belsher: Notre secrétaire parlementaire nous a déjà donné la permission d'aller jusqu'à 80 p. 100.

Le président: Non, pas du tout. Nous avons ce problème de procédure, et la greffière nous dit que nous pouvons le régler par un amendement au stade du rapport.

M. Benjamin: N'étant pas expert en matière de procédure. . . cela dit, je sais que mes collègues sont d'accord avec nous quand je dis que nous sommes tous d'accord pour modifier la recommandation royale.

J'aimerais que M. Thacker et les fonctionnaires nous disent s'il y a une autre solution. Est-ce qu'on ne pourrait pas abroger la formule qui figure actuellement dans la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer? Si nous n'abrogeons pas la partie III qui prévoit un plafond de 80 p. 100, il est inutile d'abroger l'ensemble de la loi sur le déplacement des lignes. Nous pourrions la conserver et cela ne ferait aucune différence pour ce projet de loi. Ce serait une autre solution.

Le président: On n'abroge pas la partie III, c'est bien cela, monsieur Thacker?

M. Thacker: Si, on l'abroge. On supprime les parties II et III.

Le président: Oh, les parties II et III, et nous voulons rétablir la partie I.

M. Thacker: Oui.

M. Benjamin: Mais si nous conservons la partie III, c'est dans cette partie que se trouve la formule.

[Texte]

The Chairman: It also has all sorts of other things.

Mr. Benjamin, the quicker way to get rid of this is to rule it out of order. And because it is the clear intent of the committee and the witnesses is to add "up to 80%", at report stage we will advise the government to have a revised Royal Recommendation with the amendment as the government intends. I think that is the quickest way to expedite this procedure and get rid of it so we can go on to another clause.

I will rule this government amendment out of order.

• 1635

Mr. Thacker: Just part of the amendment, part (b). The committee can proceed with part (a), which is line 43.

Amendment (a) agreed to.

The Chairman: Part (b) is ruled out of order with the understanding that we shall have a revised Royal Recommendation with that change incorporated.

The Clerk: We have the amendment to clause 13 by Mr. Benjamin.

The Chairman: This amendment attempts to substitute an alternative scheme to that proposed with the Royal Recommendation and is therefore out of order: *Beauchesne*, citation 548.

Mr. Benjamin: I should explain that all I did was take the wording out of Part III and put it in this amendment. All the witnesses wanted that kept in.

The Chairman: We are going to get it there one way or the other. Now the government has an amendment to clause 13, too, does it not?

Mr. Thacker: The CP letter wanted the committee to look at an amendment to subclause 13.(3), adding the words "or sustained".

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I do not have it in my book.

The Chairman: You do not have it in your book because it was a letter from the CP.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Why do we not have it? It makes me angry when I sit on a committee and we do not have the amendments proposed before us.

The Chairman: Mr. Benjamin and Mr. Gray, I am glad you are angry. There is no sense to be angry. To defend my clerk, who is a very good clerk, in your book you have all the amendments that have been received by the clerk. This is a letter to me as chairman, with all members of the committee that have other suggestions that were not received by the clerk. So that is why it is not in the book.

[Traduction]

Le président: Avec beaucoup d'autres choses.

Monsieur Benjamin, le moyen le plus facile de régler la question, c'est de déclarer que c'est irrecevable. Comme le comité et les témoins sont tous d'accord pour aller jusqu'à 80 p. 100, au stade du rapport nous conseillerons au gouvernement de réviser la recommandation royale et d'adopter l'amendement conformément aux intentions du gouvernement. Je pense que c'est le moyen le plus rapide, le plus expéditif pour régler le problème, et maintenant, nous pouvons passer à un autre article.

Je déclare que l'amendement du gouvernement est irrecevable.

M. Thacker: Seulement une partie de l'amendement, la partie b). On peut commencer par la partie a), à la ligne 43.

L'amendement a) est adopté.

Le président: Quant à la partie b), elle a été déclarée irrecevable, étant bien entendu que nous demanderons une révision de la recommandation royale pour obtenir cette modification.

La greffière: Nous avons l'amendement de M. Benjamin à l'article 13.

Le président: Cet amendement offre une solution de remplacement à la solution de la recommandation royale et est, par conséquent, irrecevable: *Beauchesne*, citation 548.

M. Benjamin: Je dois vous expliquer que nous nous sommes contentés de relever l'énoncé de la partie III et de l'insérer dans cet amendement. Tous les témoins ont demandé que ces dispositions soient conservées.

Le président: D'une façon ou d'une autre, nous allons y arriver. Maintenant, le gouvernement a également un amendement à l'article 13, n'est-ce pas?

M. Thacker: La lettre du CP demandait au Comité d'envisager de modifier le paragraphe 13.(3) en ajoutant les mots «or sustained».

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Ce n'est pas dans ma liasse.

Le président: Si vous ne l'avez pas dans votre liasse, c'est que cela figure dans la lettre du CP.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Pourquoi ne l'avons-nous pas? Je déteste siéger à un comité quand nous n'avons pas les amendements sous les yeux.

Le président: Monsieur Benjamin et monsieur Gray, je suis heureux de voir que vous êtes en colère. D'ailleurs, cela ne sert à rien. Je dois prendre la défense de ma greffière. Elle fait très bien son travail, et dans votre livre, vous avez tous les amendements qu'elle a reçus. Ce dont nous parlons maintenant, c'est d'une lettre que j'ai reçue, et c'est la raison pour laquelle vous n'avez pas cela dans votre liasse, pas plus que les autres suggestions des

[Text]

An hon. member: It was received by the clerk.

The Clerk: The letter was, but not as an amendment.

Mr. Benjamin: The wording of the amendment is on page 2 of their letter.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): The only point that I am trying to make is that it should be known to all Canadians when we pass Bill C-105 with amendments that we are not working for CP or CN.

The Chairman: We could be flooded with letters from A to Z. Members move amendments.

Mr. Benjamin: I know that.

The Chairman: These amendments are not moved. You have in the book all the amendments the clerk has received from members of the committee.

If CP, who have been lobbying you day and night, wanted to make sure you got some amendments, then why did you not put your name to a CP amendment? I would love to speak to that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I only met with them yesterday.

The Chairman: Okay, but they had it pretty well printed out.

M. Robichaud: Est-ce qu'il y a une heure limite pour les députés qui désirent proposer des amendements ou si cela peut se faire pendant les travaux du Comité?

Mr. Benjamin: No, I will move them right now if you want.

The Chairman: You can move anything you want as a member now, yes.

Mr. Benjamin: Mr. Thacker informed the committee that of all of the amendments proposed by CP there was one that the government would not accept. The rest of them they left entirely. The government does not feel strongly one way or another about the rest of them, and they have left it up to the committee as to whether or not we want to incorporate them.

So I will move the amendment proposed on page 2 of the CPR submission on subclause 13.(3).

[See Minutes of Proceedings]

The Chairman: I think that is an admirable procedural way to handle amendments.

• 1640

Mr. Benjamin: That is what we intended to do.

The Chairman: Why get Mr. Gray enraged?

[Translation]

membres du Comité qui n'ont pas été soumises à la greffière.

Une voix: La greffière a reçu cela.

La greffière: La lettre, oui, mais pas sous forme d'amendement.

M. Benjamin: Vous trouverez l'énoncé de l'amendement à la page 2 de la lettre.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): L'important, c'est que tous les Canadiens sachent que lorsque nous adopterons le bill C-105 avec ses amendements, nous ne travaillerons pas pour le CP ou le CN.

Le président: Je vois d'ici l'avalanche de protestations. Ce sont les députés qui proposent les amendements.

M. Benjamin: Je le sais.

Le président: Ces amendements n'ont pas été proposés, vous avez dans cette liasse tous les amendements qui ont été soumis par les membres du Comité et reçus par la greffière.

Si le CP, qui vous harcèle jour et nuit, tenait à vous faire accepter certains amendements, pourquoi n'avez-vous pas signé un amendement du CP? C'est un sujet qui m'intéresse beaucoup.

M. Benjamin: Monsieur le président, je les ai rencontrés hier pour la première fois.

Le président: D'accord, mais c'était bien documenté.

Mr. Robichaud: Is there a time limit for members who wish to propose amendments or can we do it during the meetings?

M. Benjamin: Non, je peux les proposer tout de suite, si vous le voulez.

Le président: Vous pouvez proposer tout ce que vous voulez en tant que membre du Comité, effectivement.

M. Benjamin: M. Thacker nous a dit que sur tous les amendements proposés par le CP, un seul avait été refusé par le gouvernement. Tous les autres ont été conservés tels quels. Pour tous les autres, le gouvernement n'a pas les idées très arrêtées et s'en remet au Comité pour décider s'il faut les retenir ou les supprimer.

Je propose que nous passions à l'amendement qui se trouve à la page 2 de la lettre du CP, et qui porte sur le paragraphe 13.(3).

[Voir Procès-verbaux]

Le président: Voilà une procédure admirable pour décider du sort des amendements.

M. Benjamin: C'est ce que nous avons l'intention de faire.

Le président: Pourquoi faire enrager M. Gray?

[Texte]

Mr. Benjamin: I do not know what he got enraged about. If he would just wait for it. Keep calm, Darryl. Keep cool and collected.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, the only point I am trying to make—this is a great thing with the great committee we have—is that it makes me angry to hear people talking about CP and CN and everything else. This is a railway safety act for Canadians. Canadians who do not like CP and happen to like CN, or who like CN and do not like CP: we are not doing that. What we have to do is with the amendments we have. Do not tell me about a CP amendment or a CN amendment. We are looking after the amendments here. And we have our Parliamentary Secretary.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we now have an amendment before the committee from a member of this committee, namely myself. I should explain that the amendment I have just moved inserts the words “or sustained” and “cost of construction or alteration” into that whole subclause 13.(3). And I thought that it covered maintenance work and whatnot so—

Mr. Thacker: The committee already moved the latter part of that when changing “capital” to “construction or alteration”. That has already been done.

Mr. Benjamin: You do not think it needs to be done in this clause, though.

Mr. Thacker: No. It was already done in this clause. The last government amendment changed “capital” to—

Mr. Benjamin: In that paragraph?

Mr. Thacker: In that paragraph, yes.

Mr. Benjamin: Then all we need is—

The Chairman: “Or sustained”.

Mr. Benjamin: My amendment is inserting the words “or sustained”.

Amendment agreed to.

Clause 13 as amended agreed to.

Clauses 14 and 15 agreed to.

On clause 16—*Reference to agency*

The Chairman: Clause 16 has two amendments: one government and one Mr. Benjamin’s.

Mr. Thacker: If the government member would care to move it, it is again just changing “capital” to “construction, alteration”.

The Chairman: It is consequential.

Amendment agreed to.

[Traduction]

M. Benjamin: Je ne comprends pas pourquoi il s’énervé. Il lui suffirait d’attendre. Gardez votre calme, Darryl. Du calme et de la mesure.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, ce genre de chose est admirable dans un comité. J’essaie simplement d’expliquer que cela me met en colère d’entendre tellement parler du CP, du CN, et de tous les autres. Nous sommes ici pour étudier une Loi sur la sécurité des chemins de fer, une loi destinée à tous les Canadiens. Nous ne cherchons pas à départager les Canadiens qui n’aiment pas le CP et qui préfèrent le CN ou qui aiment le CN et qui ne peuvent pas voir le CP. Nous ne sommes pas là pour cela. Nous sommes là pour étudier les amendements que nous avons sous les yeux. Ne me parlez pas des amendements du CP ou des amendements du CN. Les amendements qui nous intéressent sont ceux-ci. D’un autre côté, nous avons notre secrétaire parlementaire.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous savons que nous sommes saisis d’un amendement qui a été proposé par un membre du Comité, c’est-à-dire par moi-même. Soit dit en passant, l’amendement que je viens de proposer ajoute les mots «or sustained» et «cost of construction or alteration» au paragraphe 13.(3). Je pensais que cela portait également sur les travaux d’entretien, etc., et que. . .

M. Thacker: Le Comité a déjà adopté la deuxième partie en remplaçant le mot «capital» par «construction or alteration». Cela a déjà été fait.

M. Benjamin: Mais pour cet article, vous pensez que ce n’est pas nécessaire.

M. Thacker: Non. Cela a déjà été fait dans cet article. Le dernier amendement du gouvernement avait pour effet de remplacer «capital» par. . .

M. Benjamin: Dans quel paragraphe?

M. Thacker: Dans ce paragraphe, oui.

M. Benjamin: Dans ce cas, il suffit de. . .

Le président: «Or sustained».

M. Benjamin: Mon amendement a pour effet d’ajouter les mots «or sustained».

L’amendement est adopté.

L’article 13, tel que modifié, est adopté.

Les articles 14 et 15 sont adoptés.

Article 16—*Saisine de l’Office*

Le président: Il y a deux amendements à l’article 16, un du gouvernement et l’autre de M. Benjamin.

M. Thacker: Si le député de la majorité veut bien proposer son amendement, là encore, il s’agit de remplacer «capital» par «construction, alteration».

Le président: C’est une conséquence des autres amendements.

L’amendement est adopté.

[Text]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would also move that clause 16 of Bill 105 be amended by striking out line 10 on page 12 and substituting the following:

able under the *Railway Act* or the *Railway Relocation and Crossing Act*, refer the matter

The Chairman: Hold on. You and Mr. Benjamin are both line 10. Benjamin begins with "B" and Thacker begins with "T", so we take Benjamin first. It is the same amendment, basically, as I understand it.

Mr. Benjamin: The same damn thing.

The Chairman: Why do you not let Mr. Benjamin move it; is it not the same thing, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: Absolutely.

Mr. Benjamin: I so move.

Mr. Thacker: Absolutely delighted.

The Chairman: Let us give vent to Mr. Benjamin's parliamentary record.

Mr. Benjamin: Once in a while great minds think alike.

Amendment agreed to.

• 1645

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I have an amendment—for any member who would move it—that clause 16 of Bill 105 be amended by adding immediately after line 3 on page 13, the following:

(7) notwithstanding this section this act shall not be deemed to be administered in whole or in part by the agency for the purpose of section 35 of the National Transportation Act, 1987.

The Chairman: Mr. Brightwell moves it. Would you please explain?

Mr. Thacker: Speaking to that, we have in your package an amendment to clause 62 that would achieve the same thing, but we are worried it will not be acceptable to the clerk—it might be ruled out of order—and we therefore have an amendment to clause 16 to do the same thing in another clause. Mr. Churcher could probably elaborate on that.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, section 35 of the NTA gives the National Transportation Agency powers to look at and inquire into things such as the safe operation of transportation operations. The purpose of this amendment is to ensure that the Minister is 100% responsible for looking at railway safety and that the agency would not use section 35 to look at safety as well. In other words, we do not want two parallel agencies looking at the same thing.

Section 35.(1) of the National Transportation Act, 1987, reads:

[Translation]

M. Thacker: Monsieur le président, je propose également de modifier l'article 16 du projet de loi 105 par substitution, à la ligne 2, page 12, de ce qui suit:

régime de la *Loi sur les chemins de fer* ou de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, le

Le président: Un instant. M. Benjamin et vous en êtes à la ligne 2. Benjamin, cela commence par un «B» et Thacker, par un «T». Je commencerai donc par Benjamin. Si j'ai bien compris, c'est à peu près le même amendement.

M. Benjamin: En plein dans le mille.

Le président: Pourquoi ne laissez-vous pas M. Benjamin le proposer? Est-ce que ce n'est pas la même chose, monsieur Thacker?

M. Thacker: Absolument.

M. Benjamin: Je le propose.

M. Thacker: Je suis absolument enchanté.

Le président: Nous contribuons à la réputation parlementaire de M. Benjamin.

M. Benjamin: De loin en loin, les grands esprits se rencontrent.

L'amendement est adopté.

M. Thacker: Monsieur le président, j'ai un amendement—si un député veut bien le proposer—qui vise à modifier l'article 16 du projet de loi 105 par adjonction, après la ligne 3, page 13, de ce qui suit:

(7) malgré l'article 35 de la Loi nationale de 1987 sur les transports, le présent article n'a pas pour effet de charger l'Office de l'application, en tout ou en partie, de la présente loi.

Le président: L'amendement est proposé par M. Brightwell. Pourriez-vous l'expliquer?

M. Thacker: À ce sujet, il y a dans la liasse un amendement à l'article 62 qui a le même effet, mais nous craignons que la greffière ne puisse pas l'accepter et qu'il soit jugé irrecevable, et c'est pourquoi nous avons cet amendement à l'article 16 pour obtenir le même résultat à un autre article. Monsieur Churcher pourra peut-être vous donner plus de précisions.

M. Churcher: Monsieur le président, l'article 35 de la Loi nationale sur les transports autorise l'Office à s'occuper de questions telles que la sécurité des transports. Le but de cet amendement est de faire en sorte que le ministre soit responsable à 100 p. 100 de la sécurité ferroviaire et que l'Office ne se serve pas de l'article 35 pour s'occuper aussi de la sécurité. Autrement dit, nous ne tenons pas à ce que deux organismes s'occupent parallèlement de la même chose.

Voici ce que dit le paragraphe 35.(1) de la Loi nationale de 1987 sur les transports:

[Texte]

The Agency may inquire into, hear and determine a complaint concerning any act, matter or thing prohibited, sanctioned or required to be done under any Act of Parliament that is administered in whole or in part by the Agency.

The purpose of this amendment would be to ensure that the agency did not use this to also parallel safety matters.

Mr. Thacker: Now, Mr. Chairman, the preferred government—

The Chairman:—way to have some amendment in the National Transportation Act.

Mr. Thacker: Yes, but the preferred way would have been clause 62 in the package, but we got wind that it might be unacceptable procedurally and therefore our officials, Justice people, have put together these two proposals, which we believe are acceptable.

The Chairman: I agree in part but again, and this is a layman here... I guess we cannot do it now, but the proper place if we knew this was coming down the pike would have been to put some exemption to the NTA, section 35.

Mr. Churcher: This is what clause 62 would do.

Mr. Thacker: That is what clause 62 would do and if you found it procedurally acceptable, we would withdraw this amendment and just do it at clause 62, which would be neater.

The Chairman: We may have some problems.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If it is neater now, let us do it now.

The Chairman: I think we could do a double whammy here. Let us get part of it done and see what happens when we come to clause 62. I understand what you are trying, so in effect this is just a focus to make sure there is no divided jurisdiction—that the safety element is strictly the Minister's responsibility.

Mr. Thacker: Exactly.

The Chairman: And he cannot escape it and say, well, that is the transportation... Well, that has been the whole purport of all the discussion around the committee.

Amendment agreed to.

Mr. Belsher: Would the Parliamentary Secretary comment upon what CP was asking us on subclause 16.(4)?

Mr. Thacker: Yes, we are really opposed to it. We see the amendment to subclause 16.(4) by CP as an attempt to box in the NTA and we can see them legitimately asking for it, but we do not believe the committee should go for it. We think that the NTA should be free to exercise its will rather than being boxed in.

[Traduction]

L'Office peut enquêter sur une plainte, l'entendre et en décider lorsqu'elle porte sur une question relevant d'une loi fédérale qu'il est chargé d'appliquer en tout ou en partie.

Cet amendement a pour but d'éviter que l'Office ne se serve de cette disposition pour d'autres questions de sécurité parallèle.

M. Thacker: Mais, monsieur le président, la formule préférée du gouvernement...

Le président:... pour modifier la Loi nationale sur les transports.

M. Thacker: Oui, il aurait été préférable d'inclure l'article 62 dans cette liasse, mais on nous a laissé entendre que cela risquait d'être inacceptable du point de vue de la procédure et c'est pourquoi nos fonctionnaires, des représentants de la Justice, ont élaboré ces deux propositions qui doivent, je crois, être acceptables.

Le président: Je suis partiellement d'accord mais, je parle en tant que profane... j'imagine que nous ne pouvons pas le faire maintenant, mais si nous savions que le problème allait se poser, nous aurions pu prévoir une exemption à l'article 35 de la Loi nationale sur les transports.

M. Churcher: C'est à cela que servirait l'article 62.

M. Thacker: C'est ce que ferait l'article 62 et si vous le jugez acceptable du point de vue de la procédure, nous allons retirer cet amendement et nous nous contenterons d'intervenir sur l'article 62, ce qui serait plus élégant.

Le président: Nous risquons d'avoir des problèmes.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si c'est plus élégant, faisons le tout de suite.

Le président: Nous pourrions peut-être faire coup double. Commençons le travail et voyons ce qui se passera quand nous arriverons à l'article 62. Je comprends votre intention, il s'agit en fait simplement d'éviter un découpage des compétences, et de maintenir la question de la sécurité strictement sous la responsabilité du ministre.

M. Thacker: Exactement.

Le président: De façon à ce qu'il ne puisse pas s'y dérober et dire que ce sont les transports... enfin, c'est là-dessus qu'a tourné toute la discussion au comité.

L'amendement est adopté.

M. Belsher: Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous parler de la requête du CP à propos du paragraphe 16.(4)?

M. Thacker: Oui, nous y sommes tout à fait opposés. L'amendement au paragraphe 16.(4) proposé par le CP vise à notre avis à limiter les pouvoirs de l'ONT, et nous estimons que le comité ne devrait pas y consentir. Nous estimons que l'ONT doit être libre d'exercer sa volonté sans entrave.

[Text]

Mr. Benjamin: The railways claim—they are suggesting—without the amendment they could be liable for costs for improvements to the public's safety beyond the railway right of way where the railway has no means of influencing public safety. They have no say or control over roads or buildings or whatever beyond their right of way, and that is all they are asking for. What they suggest I do not think is unreasonable.

• 1650

Mr. Churcher: Mr. Chairman, the wording of subclause 16.(4) in Bill C-105 is:

the relative benefits that each person who has, or who might have, referred the matter stands to gain from the work.

It would be quite difficult to interpret that to cover things other than—so far as the railway is concerned—a direct benefit to the railway. They have to make a decision in regards to the “relative benefits” that person has—in which case we are talking about the railway—or might have gained from the work.

Unless it can be shown by the agency that will be making this decision that a railway obtained a benefit from something outside the right of way fence, it would be very difficult to see how this could be interpreted that widely. However, as Mr. Thacker mentioned, if members feel very strongly, this does give greater certainty.

Mr. Benjamin: In terms of what kind of an instance there would be, can you elucidate where the railways would benefit from some kind of work that is out beyond 500 yards, or a mile away from their right of way?

Mr. Churcher: That is my very point, Mr. Benjamin. I cannot think of an occasion—

Mr. Benjamin: I cannot either.

Mr. Churcher: —therefore I cannot think why there would be the need for this amendment.

Mr. Benjamin: You think they are worrying for nothing.

Mr. Churcher: Yes.

Mr. Benjamin: So it is an amendment that would do no harm, or may not do any good.

Mr. Churcher: Correct.

Mr. Benjamin: You are just making them feel better.

An hon. member: We have nothing against that.

Mr. Benjamin: The government does not feel strongly one way or another on this one, Mr. Chairman. Just for the heck of it—

Mr. Thacker: Mr. Chairman, before Mr. Benjamin puts that in without arguing against it in principle, our Justice people tell us that the wording submitted by CP Rail is not—

[Translation]

M. Benjamin: Les compagnies de chemin de fer prétendent ou laissent entendre que, sans cet amendement, elles risquent d'être tenues responsables du coût des améliorations destinées à la sécurité du public en dehors de leur emprise, dans des endroits où elles n'ont pas les moyens d'influer sur la sécurité du public. Elles n'ont aucun contrôle sur les routes et les édifices ou tout ce qui est en dehors de leur emprise, et c'est tout ce qu'elles demandent. Je ne pense pas que leur requête soit déraisonnable.

M. Churcher: Monsieur le président, le texte du paragraphe 16.(4) du projet de loi C-105 est le suivant:

des avantages respectifs que retirerait des installations la personne qui l'a saisi ou qui aurait pu le faire.

On voit difficilement comment on pourrait interpréter cela comme couvrant autre chose que ce qui présente un avantage direct pour les chemins de fer, de leur point de vue en tout cas. Il s'agit de décider des «avantages respectifs» que retire ou que retirerait la personne, en l'occurrence la compagnie ferroviaire, des installations.

À moins que l'office qui rendra cette décision ne puisse prouver qu'une compagnie de chemin de fer a retiré un avantage de quelque chose qui déborde de son emprise, je ne vois vraiment pas comment on pourrait donner une interprétation aussi large à ce texte. Toutefois, comme l'a dit M. Thacker, si les députés y tiennent vraiment, on peut rendre le texte plus catégorique.

M. Benjamin: Dans ce genre de situation, peut-on savoir si la compagnie ferroviaire pourrait tirer un avantage d'un ouvrage quelconque éloigné de 500 mètres ou d'un mille de son emprise?

M. Churcher: C'est ce que je dis, monsieur Benjamin. Je ne peux pas imaginer de situation. . .

M. Benjamin: Moi non plus.

M. Churcher: . . . je ne vois donc pas la nécessité de cet amendement.

M. Benjamin: Vous pensez que c'est une tempête dans un verre d'eau.

M. Churcher: Oui.

M. Benjamin: Donc, c'est un amendement qui ne ferait pas de mal, mais qui pourrait ne rien apporter non plus.

M. Churcher: C'est exact.

M. Benjamin: Il s'agit simplement de les rassurer.

Un député: Nous n'avons rien contre cela.

M. Benjamin: Le gouvernement n'avait pas de point de vue tranché sur la question, monsieur le président. Franchement. . .

M. Thacker: Monsieur le président, avant que M. Benjamin ne propose cela, et sans contester le principe, je vous signale que les gens du ministère de la justice nous ont dit que le texte proposé par CP Rail n'est pas. . .

[Texte]

The Chairman: It has potential dangers.

Mr. Thacker: —satisfactory. If the committee is committed to it in principle, I would ask that we stand the clause so we can perhaps put this in proper legal drafting.

The Chairman: The whole clause 16?

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): No—we have already accepted it. We have carried clause 16.

Mr. Benjamin: We have not. We have carried two amendments to it.

The Chairman: You have had some explanations about it. The Parliamentary Secretary has been most even and objective about it, but I thought his first words were that the officials thought that this was going to—

Mr. Benjamin: The wording that is proposed... they would come back with a better wording than what is proposed if we just stand the clause now.

The Chairman: To achieve the same intent?

Mr. Thacker: We believe that this puts a further limitation on the National Transportation Agency, which is a matter of policy we would rather not do.

The Chairman: Then why do you not say that and then we—

Mr. Thacker: I did. I said that right at the start, Mr. Chairman.

The Chairman: Then you got too cozy with Mr. Benjamin.

Mr. Thacker: No, I was hoping that committee members would decide they did not want to do that.

The Chairman: I do not know about other members—your assessment is that it puts some inhibitions and restrictions on the National Transportation Agency, on policy.

Mr. Thacker: Yes. It is similar to subclause 16.(5), where we feel very strongly about it, but on this one we would rather not have it. If the committee members, as a result of your experience, think you want to limit the National Transportation Agency in principle, then the Minister is prepared to live with it. We would rather you did not.

The Chairman: We have had no experience with the NTA, Mr. Thacker; it is a brand new creation, and therefore we are sort of looking for some direction and how concerned you and your officials are about it—I thought you were concerned about it.

Mr. Thacker: Yes, we are concerned about it.

The Chairman: Do we have further discussion, because I—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I want just a little bit of clarification. We have the proposition for the amendment: either we accept it

[Traduction]

Le président: Présente des risques potentiels.

M. Thacker: ... satisfaisant. Si le comité est d'accord en principe pour l'accepter, je souhaiterais que nous reportions cet article de façon à pouvoir avoir un texte correct du point de vue juridique.

Le président: Pour tout l'article 16?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Non. Nous l'avons déjà accepté. Nous avons adopté l'article 16.

M. Benjamin: Non. Nous avons adopté deux amendements à cet article.

Le président: Vous avez entendu les explications. Le secrétaire parlementaire a été parfaitement juste et objectif sur la question, mais je pense qu'il a commencé par dire que les fonctionnaires estimaient que cela allait... .

M. Benjamin: Le texte proposé... si nous reportons l'étude de cet article, ils vont nous proposer un texte plus conforme.

Le président: Avec le même objectif?

M. Thacker: Nous estimons que cela ajouterait une restriction aux activités de l'Office national des transports, ce que nous préfererions éviter d'un point de vue de politique.

Le président: Dans ce cas, pourquoi ne pas le dire et... .

M. Thacker: C'est ce que j'ai fait. Je l'ai dit dès le début, monsieur le président.

Le président: Alors vous êtes trop tolérant pour M. Benjamin.

M. Thacker: Non, j'espérais simplement que le comité déciderait de s'y opposer.

Le président: Je ne sais pas ce qu'en pensent les autres membres du comité. Vous pensez que cela ajouterait une restriction aux activités de l'Office national des transports.

M. Thacker: Oui. C'est la même chose que le paragraphe 16.(5), où nous avons un point de vue bien clair, mais nous préfererions éviter cela ici. Si les membres du comité estiment, d'après leur expérience, qu'il faut limiter en principe les activités de l'Office national des transports, le ministre pourra éventuellement y consentir, mais nous préfererions éviter cela.

Le président: Nous n'avons aucune expérience de l'ONT, monsieur Thacker, puisque c'est un office qui vient d'être créé. C'est pourquoi nous cherchons à avoir votre avis et nous essayons de savoir dans quelle mesure cette disposition vous inquiète ainsi que vos fonctionnaires.

M. Thacker: Effectivement, elle nous inquiète.

Le président: Avons-nous autre chose à ajouter, car... .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, j'aimerais avoir une petite précision. Nous avons cette proposition d'amendement.

[Text]

and worry about it later on, as we said in 62, or we take the amendment the way that we have it right now.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I was just trying to be agreeable, but as Mr. Thacker suggested, if we think the railroads are unjustified in this additional little safeguard. . . Mr. Thacker has said they would be quite prepared to come back with a better wording than what is suggested by the railroads and just let the clause stand for now and deal with it tomorrow, or whatever.

• 1655

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I guess I was the one who brought up the subject of us considering it, and yet I do not want to turn around and, as it were, give an extra lever to the railway companies to challenge the NTA. It is a case of making sure we keep the balance there so that it is at least even-stephen, and I guess the way the bill is now, it is about even-stephen.

Mr. Benjamin: We have already excluded the NTA in the previous amendment. This is totally under the Minister.

Mr. Belsher: Not really. No, this is referred to the agency.

Mr. Benjamin: Where a matter is referred to the agency. What is in this bill that can be referred to the agency? Nothing to do with safety can be referred to the agency.

Mr. Belsher: It is a case of adjudicating as to who pays for what.

Mr. Robichaud: In subclause 16.(4), there is mention of capital cost, and in the other clauses we have changed it by replacing it with "construction" or "alteration", so it is "capital", "operational" and "maintenance" costs. In the CP amendment they had replaced "capital" cost with "construction or alteration", "operation and maintenance".

Mr. Thacker: Yes, we already amended that one.

Mr. Robichaud: Oh, you have?

Mr. Thacker: Yes, in an earlier government amendment.

The Chairman: If just to give further consideration of this, if you can come up with some other wording that you do not think is so restrictive and let us know tomorrow, we will go on to subclause 16.(5), which you have very violent objections about, and I can understand why.

Mr. Angus: Mr. Chairman, can I just add my two cents so Mr. Thacker has the benefit of my comments too.

On subclause 16.(4) is there not a section elsewhere that does in fact give some control, unlimited control,

[Translation]

Ou nous l'acceptons et nous nous en occuperons plus tard, comme nous l'avons dit à propos de l'article 62, ou nous prenons cet amendement tel quel actuellement.

M. Benjamin: Monsieur le président, je faisais cela à titre de courtoisie, mais si, comme le dit M. Thacker, les compagnies ferroviaires n'ont pas vraiment de raisons de demander cette petite garantie supplémentaire. . . M. Thacker dit qu'on pourrait très bien préparer un texte plus correct que celui qui a été proposé par ces compagnies et reporter pour l'instant l'étude de cet article pour y revenir demain ou à un autre moment.

M. Belsher: Monsieur le président, je crois que c'est moi qui ai suggéré que nous étudions cela, et pourtant je ne veux pas faire volte-face et donner un atout supplémentaire aux compagnies de chemins de fer et leur permettre de s'opposer à la LNT. Nous voulons nous assurer que les choses sont au moins bien équilibrées, et je crois que le projet de loi tel qu'il est actuellement l'est parfaitement.

M. Benjamin: Nous avons déjà exclu la LNT de l'amendement précédent. Cela relève entièrement du ministre.

M. Belsher: Pas vraiment, cela est renvoyé à l'Office.

M. Benjamin: Lorsqu'une question est renvoyée à l'Office. Qui a-t-il dans ce projet de loi qui puisse être renvoyé à l'Office? Rien de ce qui touche à la sécurité ne peut être renvoyé à l'Office.

M. Belsher: C'est un cas d'arbitrage à propos de qui paie et pourquoi.

M. Robichaud: Au paragraphe 16.(4), il est question de frais de réalisation, et dans les autres articles, nous avons remplacé cette expression par «construction», ou «modification». Il y a donc frais de «réalisation», d'«exploitation» et d'«entretien». Dans son amendement, le CP a remplacé frais de «réalisation», par frais de «construction ou de modification», d'«exploitation et d'entretien».

M. Thacker: En effet, nous avons déjà amendé celui-là.

M. Robichaud: Vous l'avez déjà fait?

M. Thacker: Oui, dans un amendement précédent du gouvernement.

Le président: Si vous pouvez en arriver à une rédaction qui n'est pas, d'après vous, aussi restrictive, et nous la faire connaître demain, nous passerons au paragraphe 16.(5), à propos duquel vous avez des objections assez violentes à formuler, et je crois comprendre pourquoi.

M. Angus: Monsieur le président, pourrais-je juste ajouter deux mots afin que M. Thacker bénéficie de mes observations lui aussi.

Au sujet du paragraphe 16.(4), n'y a-t-il pas un article qui donne un certain contrôle, en fait illimité, adjacent à

[Texte]

adjacent to the right of way for development, and so therefore the railroads do have some say in matters of public safety outside of the right of way, through the agency? Is that not correct?

Mr. Churcher: That is correct. That is for purposes of making regulations that will control factors going on outside. The purpose of clause 16 is to refer matters of who pays the apportionment of costs for things such as a grade separation.

Mr. Benjamin: But that is on the right of way.

Mr. Churcher: It could be off the right of way, as well.

Mr. Benjamin: Each end is obviously off the right of way. The railroads are limited at the moment to \$62,500 on that. We should raise that to a quarter of a million dollars.

The Chairman: Subclause 16.(4) is for apportionment of expenditure, and that is what CP is trying to modify?

Mr. Thacker: Yes, and they are trying to have extra words put in that will make it absolutely clear that they shall be responsible only for the benefit and that benefit shall be limited to the enhancement of the safety of railway property and employees and persons and property transported by such railway company.

They are trying to box the NTA into a narrower definition of what the railways will have to pay. The public policy was to leave it to the NTA in the incredible flexibility in a number of situations. We just feel it is unwise to block them in.

The Chairman: Because of that, Mr. Thacker, I really think you have been too even and objective. I guess from the Chair I should not say it, but from your explanation of the interpretation of subclause 16.(4) as suggested by CP, that would be a restriction on the public policy of the whole bill. Therefore I do not know what we are fooling around with to try to get words that might make it sound better.

Mr. Thacker: I was only saying to you, Mr. Chairman, was that if the committee felt they wanted to do this, we would like to have proper words that would limit it. We would rather that you defeat it. Perhaps the best way would be for Mr. Benjamin, if he still wants to. . . he may have decided to change his mind and not put the amendment in.

Mr. Benjamin: I do not feel all that strongly about it because there is a cap on what the railways are going to have to pay on a grade separation anyway.

The Chairman: Is the amendment before us?

Mr. Thacker: No.

The Chairman: Then the amendment is not before us. I go to the next amendment, which is not before us either, really, subclause 16.(5).

[Traduction]

l'emprise pour le développement, de sorte que les chemins de fer ont leur mot à dire sur les questions touchant la sécurité du public en dehors de l'emprise, par le biais de l'organisme? Est-ce exact?

M. Churcher: Effectivement. L'objectif est d'avoir des règlements qui contrôleront des facteurs externes. Le but de l'article 16 est de traiter du paiement de la répartition des coûts pour, par exemple, un saut-de-mouton.

M. Benjamin: Mais cela se trouve sur l'emprise.

M. Churcher: Cela pourrait se trouver hors de l'emprise également.

M. Benjamin: Chaque extrémité se trouve bien évidemment hors de l'emprise. Les chemins de fer sont limités pour le moment à 62,500\$. Nous devrions faire passer ce montant à 250,000\$.

Le président: Le paragraphe 16.(4) traite de la répartition des dépenses, et c'est ce que le CP essaie de modifier, n'est-ce pas?

M. Thacker: En effet, il essaie d'ajouter des mots qui préciseraient sans ambiguïté possible qu'il sera responsable uniquement des avantages et que ces derniers seront limités à l'amélioration de la sécurité des biens et des chemins de fer et des employés, des personnes et des biens transportés par une compagnie de chemin de fer.

Ils essaient de limiter la LNT à une définition plus étroite de ce que les chemins de fer auront à payer. L'intérêt public consistait à laisser à la LNT toute la souplesse voulue dans un certain nombre de situations. Nous avons pensé qu'il ne conviendrait pas de les y bloquer.

Le président: Pour cette raison, monsieur Thacker, je crois que vous avez été trop objectif. Je crois qu'en tant que président, je ne devrais pas le dire, mais d'après votre explication de l'interprétation du paragraphe 16.(4) proposée par le CP, il y aurait là une restriction à l'intérêt public de l'ensemble du projet de loi. Par conséquent, je ne vois pas pourquoi nous nous évertuons à essayer de mettre des mots qui pourraient lui donner une plus belle apparence.

M. Thacker: Je voulais tout simplement dire, monsieur le président, que si le Comité voulait agir ainsi, nous aimerions avoir les mots qui conviennent. Nous préférierions toutefois que vous le rejetiez. Le meilleur moyen d'y parvenir serait peut-être pour M. Benjamin, s'il le désire toujours. . . Peut-être a-t-il changé d'avis et décidé de ne pas proposer l'amendement.

M. Benjamin: Je ne suis pas fermement en sa faveur, car il y a un maximum relativement au montant que les chemins de fer devront payer pour un saut-de-mouton.

Le président: Avons-nous donc un amendement?

M. Thacker: Non.

Le président: Nous n'avons donc pas d'amendement. Je vais donc passer au suivant, qui n'est pas vraiment devant nous, à savoir le paragraphe 16.(5).

[Text]

Mr. Thacker: That is right.

The Chairman: That is not before us and no one is going to move it. We do not want to waste much time, but you could explain it in one sentence, if you want. It is very clear.

An hon. member: One word: no.

The Chairman: They want to restrict their liability to \$62,500 or whatever.

Mr. Benjamin: I hope you have news for them on that.

• 1700

The Chairman: Since no one is moving the amendment, I am calling clause 16 as previously amended.

Clause 16 as amended agreed to.

Clause 17 agreed to.

On clause 18—*Regulations*

The Chairman: We are on clause 18, for which we have a government amendment.

Mr. Belsher: Could we ask the Parliamentary Secretary if he can respond to the proposal of adding "detection" and "the use and consumption" in subparagraph 18.(1)(c)(iv)? We would like to indicate our concern about it and have it in the bill. My understanding is that it likely will not change what is already possibly happening, but at least it puts it into the form of our bill.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the point raised by Mr. Belsher about the addition of the words "detection" and "use of" is on page four of the CP letter. We were very concerned with this. The general position was the hope that the committee would pass the bill—which extends the Criminal Code into it and adds paragraph 18.(1)(c), which gives more force by regulation to rule G—as is.

The witnesses you brought in clearly were concerned about drugs and the railways, as are the members, CP and the unions. There is a broad government program to develop a national drug strategy that would go beyond just the Department of Transport; it would also perhaps involve the Canada Labour Code, the Department of National Health and Welfare and all sorts of people. Mr. Epp is developing it.

When this letter came in a couple of days ago, our officials spent a lot of time on it with our justice people. Here is the summary of what they told me. First of all, the words proposed by CP would not permit drug testing. They would not be sufficient authority to develop regulations acceptable to the PCO. It would say we do not have sufficient authority here to develop regulations to permit us to draw blood out of somebody, to force him to

[Translation]

M. Thacker: Effectivement.

Le président: Puisqu'il n'est pas devant nous, personne ne va le proposer. Nous ne voulons pas perdre de temps, mais pourriez-vous nous l'expliquer en une phrase, si vous le voulez.

Une voix: En un mot: Non.

Le président: Ils veulent limiter leur responsabilité à 62,500\$.

M. Benjamin: J'espère que vous aurez deux mots à leur dire là-dessus.

Le président: Puisque personne ne propose l'amendement, mets aux voix la clause 16 amendée.

La clause 16 amendée est adoptée.

La clause 17 est adoptée.

Je passe maintenant à la clause 18—*Règlements*

Le président: Nous en sommes à la clause 18 à propos de laquelle nous avons un amendement du gouvernement.

M. Belsher: Le secrétaire parlementaire pourrait-il répondre à la proposition visant à ajouter «déttection» et «utilisation et consommation» au sous-alinéa 18.(1)c)(iv)? Nous aimerions faire part de nos préoccupations à son sujet et l'inclure dans le projet de loi. Je crois comprendre que cela ne changera probablement pas ce qui se passe peut-être déjà, mais tout au moins cela l'inscrira dans notre projet de loi.

M. Thacker: Monsieur le président, le point soulevé par M. Belsher sur l'addition des mots «déttection» et «utilisation de» se trouve à la page 4 de la lettre du CP. Ceci nous préoccupe grandement. On espérait dans l'ensemble que le Comité adopterait tel quel le projet de loi, qui prolonge le Code criminel et ajoute l'alinéa 18.(1)c) qui renforce par règlement la règle G.

Les témoins que vous avez fait venir étaient sincèrement préoccupés par la consommation de drogues, tout comme les membres, le CP et les syndicats. Il y a en place un programme gouvernemental exhaustif visant à l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de consommation de drogues qui irait au-delà du ministère des Transports; elle concernerait peut-être également le Code du travail du Canada, le ministère de la Santé et du Bien-être social et plusieurs personnes. M. Epp s'en occupe.

Lorsque cette lettre est arrivée il y a quelques jours, nos agents y ont consacré beaucoup de temps avec des représentants de la Justice. Voici un résumé de ce qu'ils m'ont dit. Tout d'abord, le libellé proposé par le CP ne permettrait pas les tests de drogue. Il ne prévoit pas de pouvoir suffisant pour élaborer des règlements acceptables au BCP, qui dirait que nous n'avons pas de pouvoir suffisant pour élaborer des règlements nous permettant de

[Texte]

have a breath test; these would be intrusions on people's civil rights.

Second, of course they brought in the Charter argument that any charges laid would be instantly attacked in the courts and very likely thrown out. What is "detection"? We would want a better definition. Is it needles in them; is it just breath?

I know the strong sentiment of the committee to do something, but—with great respect to CP—these words just would not do what they are wanted. We are, again, leaving it to you, asking you to make a strong report, as strong as you want. The officials will then work with the management and the union over the summer. That work can then flow into the national drug strategy Mr. Epp is developing. So I appreciate your sentiments, but I just think we cannot move.

• 1705

Mr. Benjamin: I do not necessarily agree with it, but it was the railways' contention that this is purely an enabling amendment. It does not interfere with any other legislative initiatives being prepared or considered. It simply enables in time the Governor in Council to make such regulation. This was their contention. I am a little leery of what they want. Their claim that it is an enabling clause means that if the government chose not to act on it in any way shape or form, it would not have to.

Mr. Thacker: That is correct.

Mr. Belsher: To pick up the point Mr. Benjamin's been saying, it is helping to give the signal of what we are desiring. We would still have to have a recommendation over and above what is in the bill to the Minister of Transport, the Health Minister, and the Labour Minister of what we really want. At that stage of the game we would want to talk about the pre-employment, the reasonable cause, and all those kinds of reasons. But that is going to take a whole other system.

If we could put this in, it does not bind the government, but at least it is sending the signal out that we mean business about safety with regard to alcohol, drug consumption, and things like that. It is going to mean our other recommendation is going to be the one that will help bring forward legislation concerning it. So I would plead strongly for it.

The Chairman: For what, Mr. Belsher?

Mr. Belsher: For a recommendation—just to put these words in.

Mr. Thacker: Two points for the committee: one, just by being in the law, it creates expectations that there will be action on it; two, I wonder if other Members of

[Traduction]

faire un prélèvement de sang sur une personne, de forcer cette dernière à subir un alcootest, ce qui constituerait une violation des droits civils.

Deuxièmement, il a bien sûr été question de la Charte et du fait que toute accusation portée serait immédiatement contestée devant les tribunaux et probablement rejetée. Qu'entend-t-on par «déttection»? Nous aimerions une meilleure définition. S'agit-il tout simplement de l'haleine?

Je sais très bien que le Comité a véritablement envie de faire quelque chose, mais—avec tout le respect que je dois au CP—ce libellé ne parviendrait pas à faire ce qu'il désire. Nous nous en remettons une fois de plus à vous et vous demandons de rédiger un rapport aussi sévère que vous le voudrez. Les agents travailleront ensuite avec la direction et avec le syndicat pendant l'été. Leurs travaux serviront à la préparation d'une stratégie nationale en matière de drogue dont s'occupe M. Epp. Je comprends votre point de vue, mais je crois pas que nous puissions proposer cet amendement.

M. Benjamin: Je ne suis pas d'accord, mais les chemins de fer étaient d'avis qu'il s'agissait purement d'un amendement habilitant. Il ne fait pas obstacle à d'autres initiatives législatives en voie de préparation ou d'étude. Cela permet tout simplement au gouverneur général de prendre de tels règlements. Tel est du moins ce qu'ils ont avancé. Je suis quelque peu soupçonneux. Ils avancent qu'il s'agit d'une clause habilitante, ce qui signifie que, si le gouvernement décide de ne pas prendre de mesure, quelle qu'elle soit, libre à lui.

M. Thacker: C'est exact.

M. Belsher: Pour reprendre ce qu'a dit M. Benjamin, il est utile de préciser ce que nous désirons. Il nous faudrait néanmoins une recommandation en plus de celles qui se trouvent dans notre projet de loi au ministre des Transports, au ministre de la Santé et au ministre du Travail, sur ce que nous voulons vraiment. À cette étape-ci, nous devrions parler du pré-emploi, de la cause raisonnable et de ce genre de raisons. Il faudra cependant un système entièrement différent.

Si nous pouvions inclure ceci, même si cela ne serait pas exécutoire pour le gouvernement, nous laisserions néanmoins entendre que nous sommes sérieux quand il s'agit de sécurité à propos de la consommation d'alcool et de drogue, et des choses de ce genre. Cela signifie que notre autre recommandation sera celle qui permettra d'amener la législation à ce sujet. Je serais donc fortement en sa faveur.

Le président: Pourquoi, monsieur Belsher?

M. Belsher: Pour une recommandation—tout simplement pour y insérer ce libellé.

M. Thacker: Je voudrais signaler deux choses au comité: tout d'abord, du simple fait que cela serait dans la loi, il y aurait des attentes pour que des mesures soient

[Text]

Parliament might have a different view. They have not heard your evidence and all of the civil libertarians and people concerned with civil rights would have to be concerned with this and it might give us trouble at third reading. They have not heard the evidence that you have.

Mr. Angus: I wonder if I could ask Mr. Thacker or his officials, if this was passed could the government actually pass regulations?

Mr. Thacker: We do not think we could get it through PCO.

Mr. Angus: Regardless of the intent of members, whatever laws we pass have to be workable and useable. While I appreciate the suggestion that a message has to be sent, I think that we have to find another vehicle to send that message with.

Mr. Benjamin: I am persuaded too. Forget it. This CPR suggestion is going to cause us more trouble than the damned thing is worth.

The Chairman: There is no doubt in my mind the CP suggestion is going to cause us trouble. I know that because of this issue clause 18 is one of the serious matters before the committee. Trying to address the problem of the evidence that we heard, not the CP amendment, but somewhere in that paragraph 18.1(c)(iv) we in effect say something about the Governor in Council. In the bill we say that the Governor in Council may make recommendations on the EPA, Employee Assistance Programs.

Mr. Robichaud: I have an amendment to that effect later on.

The Chairman: That is one thing. Secondly, in our report we should have a very firm recommendation to get on with it on these different points. They have to come together with a program.

Mr. Belsher: I would like a unanimous recommendation covering those points, if we could, from our committee.

• 1710

The Chairman: I knew this was going to be a problem.

We could recommend to the government on an urgent basis to develop a comprehensive policy regarding drug and alcohol testing in the workplace, that the government give the highest priority to the enactment of comprehensive legislation predicated upon that policy and that the Minister of Transport ensure that there is a provision in this legislation for the alcohol and drug testing of transportation employees after an accident and, for reasonable cause, where there is a paramount concern for safety.

[Translation]

prises, et deuxièmement, je me demande si d'autres parlementaires auraient un point de vue différent. Ils n'ont pas entendu votre témoignage et toutes les personnes que la question des droits civils intéresse risquent de froncer les sourcils, ce qui pourrait bien causer des difficultés lors de la troisième lecture. Ils n'ont pas entendu des témoignages que vous vous avez entendus.

M. Angus: Pourrais-je demander à M. Thacker ou à ses collaborateurs si, au cas où cela serait adopté, le gouvernement pourrait adopter des règlements?

M. Thacker: Je ne crois pas que nous puissions obtenir l'accord du BCP.

M. Angus: Quelque soit l'intention des membres, les lois que nous adoptons doivent être pratiques. Même si je comprends parfaitement la suggestion selon laquelle il faut faire parvenir un message, je crois que nous devons trouver un autre moyen de le faire.

M. Benjamin: J'en suis également persuadé. Cette suggestion du CPR va nous causer beaucoup plus de soucis qu'elle n'en vaut la peine.

Le président: Il ne fait aucun doute dans mon esprit que cette suggestion du CP va nous causer des difficultés. J'en suis certain parce que cette question de la clause 18 est l'une des plus sérieuses devant laquelle se trouve le comité. En essayant de nous pencher sur la question des témoignages que nous avons entendus, non pas l'amendement du CP, mais quelque part dans ce sous alinéa 18.1c)(iv) nous disons en fait quelque chose sur le gouverneur en conseil. Dans le projet de loi, nous disons que le gouverneur en conseil peut faire des recommandations sur les PAE, les Programmes d'Aide aux Employés.

M. Robichaud: J'ai un amendement à ce sujet que je présenterai un peu plus tard.

Le président: Voilà donc une chose. Deuxièmement, dans notre rapport, nous devrions avoir une recommandation très ferme afin de se pencher sur ces différents points. Il faut qu'ils préparent ensemble un programme.

M. Belsher: J'aimerais une recommandation unanime sur ces points, si cela était possible, de la part de notre comité.

Le président: Je savais que cela causerait un problème.

Nous pourrions recommander au gouvernement d'élaborer très rapidement une politique exhaustive sur les tests de consommation de drogue et d'alcool sur le lieu de travail, et que d'autre part le gouvernement accorde la priorité absolue à l'adoption d'une loi exhaustive d'après cette politique et que le ministre des Transports s'assure qu'il y a des dispositions dans cette loi pour les tests de consommation d'alcool et de drogue des employés des transports après un accident et, pour des motifs raisonnables, lorsque la sécurité cause de grosses préoccupations.

[Texte]

We should and have that in our recommendation very firmly, along with the thought about the government making recommendations on the EAP thing, which will be the incentive, the carrot or the quiet persuasion for the government, the unions and the railways to get together on the program and to put that in here and not go any further. I wonder how that would be received by the government. I think it might address the issue without getting us into problems.

Mr. Thacker: Yes, I like that. It sounds very acceptable to me.

The Chairman: Mr. Robichaud has an amendment. I think along part of that—

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, we must realize with this bill coming out, if we are talking about intertrain units, etc., after the Hinton report came out with the caboose on the train and with the decisions made in it, we have to be—I say it as all parties—very adamant about what we are doing here. With the alcohol and drug testing that is going to be done in the mode of railway transportation, cargo or passengers, we have to be guaranteed that the people working in the service can even go further than that. Random testing, pre-testing, post-testing and on-the-job-testing should be done because we have to guarantee the service and men on the railways that. . . I think perhaps it might be the best time for us to break off and come back tomorrow.

The Chairman: Yes, especially in view of that latter part, Mr. Gray. We have had a lot of evidence on this, Mr. Gray. I know you were unavoidably detained in your riding sometimes when we had evidence, but your point is well taken and I think we can incorporate it.

Think about clause 13. I think we have a compromise on it without going the CP thing that far, which could present problems, but still having the Governor in Council make recommendation on this issue. It may make recommendations on the EAP thing, which is the carrot for the unions and the railways to get together and, on our report, come in with a very firm recommendation on alcohol and drugs. In view of what we have talked about before and the evidence, I think it might be as far as we can go; otherwise we could be sitting for six months to hear all the testimony on a very complex issue.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, before we close, should we call CP and CN to find out if we should meet tomorrow at 9.30 a.m.?

The Chairman: Mr. Gray, it has been most enjoyable that you have been in your riding on many days.

[Traduction]

Ceci devrait être inclus de façon très explicite dans notre recommandation; il faudrait également que le gouvernement fasse des recommandations sur le PAE qui incitera en quelque sorte le gouvernement, les syndicats et les chemins de fer à préparer ensemble le programme. Je me demande comment le gouvernement va réagir. Je crois qu'il va se pencher sur la question sans nous causer des problèmes.

M. Thacker: Cela me convient parfaitement.

Le président: M. Robichaud a un amendement. Je crois que. . .

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, si nous décidons de parler des unités intertrains, etc., après la publication du rapport Hinton sur les wagons de queue, je crois que nous allons devoir, et j'entends par là toutes les parties, être intransigeants sur ce que nous nous allons faire. En ce qui a trait aux tests de consommation d'alcool et de drogue qui seront effectués dans les transports ferroviaires, de cargo et de passagers, nous devons avoir la garantie que les personnes qui travaillent dans ces services peuvent aller encore plus loin que cela. Il faudrait procéder à des tests au hasard, à des tests préalables et postérieurs ainsi qu'à des tests en cours d'emploi, car nous devons garantir que les services et le personnel des chemins de fer. . . je crois qu'il serait peut-être bon de nous arrêter ici et de reprendre ce débat demain.

Le président: Oui, tout particulièrement en ce qui a trait à la dernière partie, monsieur Gray. Nous avons entendu beaucoup de témoignages là-dessus, monsieur Gray. Je sais que vous avez été retenu dans votre circonscription lorsque nous avons entendu les témoignages, mais votre point est pris en note, et je crois que nous pouvons l'incorporer.

Pensez à la clause 13. Je crois que nous avons là un compromis qui pourrait causer des problèmes mais qui permettrait au gouverneur en conseil de faire des recommandations sur ce point. Il peut faire des recommandations sur les PAE, ce qui constitue en quelque sorte la carotte pour les syndicats et les chemins de fer afin de les inciter à travailler ensemble et en arriver à une recommandation très ferme sur la consommation d'alcool et de drogue. Étant donné tout ce dont nous avons discuté auparavant et vu les témoignages que nous avons entendus, je crois que nous ne pouvons pas aller plus loin que cela. Nous pourrions siéger pendant encore six mois pour entendre d'autres témoignages sur une question très complexe.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, avant de lever la séance, nous devrions peut-être contacter le CP et CN pour savoir si nous devrions nous réunir demain à 9h30?

Le président: Monsieur Gray, ce fut très agréable pour vous que d'avoir passé plusieurs jours dans votre circonscription.

[*Text*]

This committee stands adjourned until 9.30 a.m.

[*Translation*]

La prochaine réunion aura lieu à 9h30 demain matin.
La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Colin Churcher, Director General, Railway Safety;
Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway
Safety.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;
Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité
ferroviaire.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 59

Thursday, April 21, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 59

Le jeudi 21 avril 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of
railways and to amend certain other Acts in
consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité
de l'exploitation des chemins de fer et modifiant
certaines lois en conséquence

APPEARING:

Blaine A. Thacker,
Parliamentary Secretary for the
Minister of Transport

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker,
Secrétaire parlementaire du
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, May 4, 1988

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FOURTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, February 10, 1988, your Committee has considered Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 4

Strike out line 13, on page 3, and substitute the following therefor:

“(b) persons owning or leasing railway equipment”

Clause 7

Strike out line 20, on page 5, and substitute the following therefor:

“7. (1) The Governor in Council may make”

Add immediately after line 25, on page 5, the following:

“(2) The Minister may, by order, require a railway company

(a) to formulate engineering standards governing or embracing any matter referred to in subsection (1) that is specified in the order and is not dealt with by regulations made pursuant to that subsection, or

(b) to revise its engineering standards governing such a matter in a manner specified in the order,

and to file with the Minister for approval, within a period specified in the order, the standards so formulated or so revised.

(3) Subsections 19(4) to (11) apply in relation to standards referred to in subsection (2), with such modifications as the circumstances require and without regard to the references to relevant association or organization.”

Clause 10

Strike out line 29, on page 7, and substitute the following therefor:

“(ii) direct the proposing party to file with the Minister and any objecting party,”

Add immediately after line 32, on page 7, the following:

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 4 mai 1988

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988, votre Comité a étudié le projet de loi C-105, *Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:*

Article 4

Retrancher la ligne 12, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«fer ou les propriétaires ou locataires de matériel ferro-»

Article 7

Retrancher la ligne 14, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«7. (1) Le gouverneur en conseil peut, par»

Ajouter immédiatement après la ligne 18, à la page 5, ce qui suit:

«(2) Le ministre peut, par arrêté, demander à une compagnie de chemin de fer soit d'établir des normes concernant l'un des domaines visés au paragraphe (1) à l'égard duquel le pouvoir réglementaire attribué par ce paragraphe n'a pas été exercé, soit de modifier, d'une façon particulière, de telles normes et d'en déposer auprès de lui, pour approbation, le texte original ou modifié, le tout dans un délai déterminé dans l'arrêté.

(3) Les paragraphes 19(4) à (11) s'appliquent—à l'exception de toute mention d'organisation intéressée—aux normes visées au paragraphe (2), compte tenu des adaptations de circonstance.»

Article 10

Retrancher la ligne 13, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit:

«der au promoteur qu'il lui fournisse—ainsi qu'aux opposants—dans»

Ajouter immédiatement après la ligne 16, à la page 7, ce qui suit:

“(4) Where a railway work has been undertaken without the required approval of the Minister having first been given, the Minister may nevertheless approve the work in accordance with this section.”

and renumber subclauses 10(4), (5), (6), (7) and (8) as subclauses 10(5), (6), (7), (8) and (9) respectively.

Clause 11

Strike out line 37, on page 8, and substitute the following therefor:

“11. (1) Except as provided by subsection (3), where the Minister's approval”

Strike out line 47, on page 8, and substitute the following therefor:

“(2) Except as provided by subsection (3), where”

Add immediately after line 12, on page 9, the following:

“(3) Where a proposed railway work consists of the alteration of an existing railway work, the professional engineer in charge of that work shall, forthwith after its completion, file with the Minister the affidavit required by subsection (1) or (2), as the case may be, but the proposing party may operate or permit the operation of that work even before the affidavit is filed.”

Clause 12

Add immediately after line 24, on page 9, the following:

“(2) Where a proposed railway work results, directly or indirectly, from an order of the Agency under section 6 of the *Railway Relocation and Crossing Act* and would improve the safety of a crossing at grade of a road and a line of railway, the proposing party may file an application with the Minister for a grant in respect of that proposed railway work.”

and renumber subclauses 12(2), (3), (4), (5) and (6) as subclauses 12(3), (4), (5), (6) and (7) and any cross-references thereto accordingly.

Strike out, in the English version only, line 43, on page 9, and substitute the following therefor:

“purpose of defraying a part of the construction or alteration”

Strike out, in the English version only, line 10, on page 10, and substitute the following therefor:

“not exceed eighty per cent of the construction or alteration cost”

Clause 13

Strike out line 37, on page 10, and substitute the following therefor:

«(4) Il demeure entendu que le ministre peut, de la même manière, approuver les travaux déjà entrepris.»

et renuméroter les paragraphes 10(4), (5), (6), (7) et (8) des désignations 10(5), (6), (7), (8) et (9) respectivement.

Article 11

Retrancher la ligne 20, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit:

«11. (1) Sous réserve du paragraphe (3), le promoteur ne peut exploiter les»

Retrancher la ligne 29, à la page 8, et la remplacer par ce qui suit:

«(2) Sous la même réserve, le promoteur ne peut exploiter les»

Ajouter immédiatement après la ligne 8, à la page 9, ce qui suit:

«(3) Dans le cas de modification d'installations ferroviaires, l'ingénieur agréé chargé des travaux dépose auprès du ministre, aussitôt qu'ils sont terminés, la déclaration visée aux paragraphes (1) ou (2), selon le cas. Celles-ci peuvent cependant être exploitées avant le dépôt.»

Article 12

Ajouter immédiatement après la ligne 17, à la page 9, ce qui suit:

«(2) Le promoteur peut aussi déposer une telle demande lorsque d'une part, les installations ferroviaires projetées visent à accroître la sécurité d'un franchissement routier par passage à niveau, d'autre part, le projet découle d'une ordonnance de l'Office visée à l'article 6 de la *Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer.*»

et renuméroter les paragraphes 12(2), (3), (4), (5) et (6) des désignations 12(3), (4), (5), (6) et (7) respectivement.

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 43, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«purpose of defraying a part of the construction or alteration»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 10, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit:

«not exceed eighty per cent of the construction or alteration cost»

Article 13

Retrancher la ligne 29, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit:

“way operations will be enhanced or sustained by the”

Strike out, in the English version only, line 40, on page 10, and substitute the following therefor:

“purpose of defraying a part of the construction or alteration”

Clause 16

Strike out, in the English version only, lines 6 and 7, on page 12, and substitute the following therefor:

“to meet the construction, alteration, operational or maintenance costs in respect of that”

Strike out line 10, on page 12, and substitute the following therefor:

“able under the *Railway Act* or the *Railway Relocation and Crossing Act*, refer the matter”

Strike out, in the English version only, line 25, on page 12, and substitute the following therefor:

“to actual or anticipated construction, alteration, operational”

Strike out, in the English version only, line 38, on page 12, and substitute the following therefor:

“the proportion of the liability for construction, alteration,”

Add immediately after line 3, on page 13, the following:

“(7) Notwithstanding this section, this Act shall not be deemed to be administered in whole or in part by the Agency for the purpose of section 35 of the *National Transportation Act, 1987*.”

Clause 18

Strike out line 24, on page 13, and substitute the following therefor:

“tenance of railway equipment, which regulations may embrace, among other things, performance standards;”

Strike out line 37, on page 13, and substitute the following therefor:

“(iii) minimum medical (including audiometric and optometric)”

Strike out line 39, on page 13, and lines 1 to 3, on page 14, and substitute the following therefor:

“(iv) the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons, and

«la réalisation de ces travaux accroîtra ou préservera la»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 40, à la page 10, et la remplacer par ce qui suit:

«purpose of defraying a part of the construction or alteration»

Article 16

Retrancher la ligne 2, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«régime de la *Loi sur les chemins de fer* ou la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, le»

Dans la version anglaise seulement, retrancher les lignes 6 et 7, à la page 12, et les remplacer par ce qui suit:

«to meet the construction, alteration, operational or maintenance costs in respect of that»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 25, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«to actual or anticipated construction, alteration, operational»

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 38, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«the proportion of the liability for construction, alteration,»

Ajouter immédiatement après la ligne 3, à la page 13, ce qui suit:

«(7) Malgré l'article 35 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, le présent article n'a pas pour effet de charger l'Office de l'application, en tout ou en partie, de la présente loi.»

Article 18

Retrancher la ligne 16, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«a) régir toute question—notamment en matière de comportement—concernant l'ex-»

Retrancher la ligne 29, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«repos et les normes de santé—notamment d'acuité auditive et visuelle—»

Retrancher la ligne 32, à la page 13, et la remplacer par ce qui suit:

«interdire celle-ci et prévoir l'établissement d'un programme d'aide à leur intention et de normes applicables à cet égard;»

(v) the establishment of support programs for those persons and standards applicable to such programs; and”

Clause 24

Strike out line 10, on page 20, and substitute the following therefor:

“railway operations,”

Strike out line 12, on page 20, and substitute the following therefor:

“along lines of railway, and”

Add immediately after line 12, on page 20, the following:

“(iii) the use of alternatives to chemical pesticides under subsections (i) and (ii);”

Clause 26

Add immediately after line 30, on page 22, the following:

“(6) Notwithstanding this section, this Act shall not be deemed to be administered in whole or in part by the Agency for the purpose of section 35 of the *National Transportation Act, 1987*.”

Clause 31

Strike out lines 17 to 19, on page 28, and substitute the following therefor:

“(9) Where a railway safety inspector gives an order under this section to a person or railway company, the Minister

(a) shall, if so requested in writing by the person or railway company, forthwith review the order; and

(b) may, by order, after completion of the review referred to in paragraph (a), or of the Minister’s own initiative, alter or revoke the order.”

Clause 35

Strike out lines 6 to 14, on page 32, and substitute the following therefor:

“patient has a condition that is likely to constitute a threat to safe railway operations,

(a) by notice sent forthwith to the Chief Medical Officer of the railway company or to a physician or optometrist specified by the railway company, inform the Chief Medical Officer or the specified physician or optometrist of that opinion and the reasons therefor, after the physician has taken reasonable steps to first inform the patient, and

Article 24

Retrancher la ligne 37, à la page 19, et la remplacer par ce qui suit:

«ainsi que l’emploi de solutions de rechange aux agents chimiques pour ces opérations;»

Article 26

Ajouter immédiatement après la ligne 26, à la page 22, ce qui suit:

«(6) Malgré l’article 35 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, le présent article n’a pas pour effet de charger l’Office de l’application en tout ou en partie, de la présente loi.»

Article 31

Retrancher les lignes 12 à 14, à la page 28, et les remplacer par ce qui suit:

«(9) Sur demande écrite de la compagnie ou de la personne visée, le ministre procède sans délai à la révision de l’ordre donné par l’inspecteur en application du présent article et peut alors, par arrêté, l’annuler ou le modifier. Il peut aussi prendre cet arrêté de sa propre initiative.»

Article 35

Retrancher la ligne 7, à la page 32, et la remplacer par ce qui suit:

«triste désigné par celle-ci, après avoir pris des mesures raisonnables pour en informer d’abord son patient. Le patient est présumé avoir consenti à cette communication et copie de l’avis lui est transmise sans délai.»

(b) forthwith send a copy of that notice to the patient,

and the patient shall be deemed to have consented to the disclosure required by paragraph (a)."

Strike out, in the English version only, line 17, on page 32, and substitute the following therefor:

"examination by a"

Strike out lines 30 to 43, on page 32, and substitute the following therefor:

"(5) Information provided pursuant to subsection (1) is privileged and

(a) no person shall be required to disclose it or give evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings; and

(b) it is not admissible in any such proceedings, except

(i) as provided by subsection (3), or

(ii) where the patient consents."

Clause 41

Strike out, in the English version only, line 14, on page 37, and substitute the following therefor:

"(a) on conviction on indictment,"

Strike out line 16, on page 37, and substitute the following therefor:

"not exceeding two hundred thousand dollars, and"

Strike out line 23, on page 37, and substitute the following therefor:

"not exceeding one hundred thousand dol-"

Strike out line 38, on page 37, and substitute the following therefor:

"not exceeding one hundred thousand dol-"

Strike out lines 38 and 39, on page 38, and substitute the following therefor:

"section 241 of the *Criminal Code* applies, with such"

Clause 44

Strike out line 21, on page 39, and substitute the following therefor:

"matters of safe railway operations, plus eleven"

Strike out lines 34 to 36, on page 39, and substitute the following therefor:

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 17, à la page 32, et la remplacer par ce qui suit:

«examination by a»

Retrancher les lignes 20 à 30, à la page 32, et les remplacer par ce qui suit:

«(5) Les renseignements sont protégés; nul n'est tenu de les communiquer ou de témoigner à leur sujet dans le cadre de procédures judiciaires, disciplinaires ou autres et ils n'y sont pas, sous réserve du paragraphe (3) ou du consentement du patient, admissibles en preuve.»

Article 41

Dans la version anglaise seulement, retrancher la ligne 14, à la page 37, et la remplacer par ce qui suit:

«a) on conviction on indictment,»

Retrancher la ligne 16, à la page 37, et la remplacer par ce qui suit:

«de deux cent mille dollars, s'il s'agit d'une»

Retrancher la ligne 23, à la page 37, et la remplacer par ce qui suit:

«male de cent mille dollars, s'il s'agit»

Retrancher la ligne 37, à la page 37, et la remplacer par ce qui suit:

«amende maximale de cent mille dol-»

Retrancher la ligne 32, à la page 38, et la remplacer par ce qui suit:

«consommation d'alcool. L'article 241 du»

Article 44

Retrancher la ligne 17, à la page 39, et la remplacer par ce qui suit:

«onze autres membres représentant respective-»

Retrancher les lignes 28 et 29, à la page 39, et les remplacer par ce qui suit:

“of rail freight traffic;

(g) one member to represent the Federation of Canadian Municipalities;

(h) one member to represent the public; and

(i) three members to represent organized railway labour, two of whom shall represent the Canadian Railway Labour Association.”

Strike out lines 40 to 42, on page 39, and lines 1 and 2, on page 40, and substitute the following therefor:

“the Committee to represent a body referred to in paragraph (1)(b), (c), (d), (g) or (i) otherwise than on the recommendation of that body.”

Strike out lines 18 to 22, on page 40, and substitute the following therefor:

“(6) Where a body referred to in paragraph (1)(b), (c), (d), (g) or (i) advises the Minister, in writing, that the member of the Committee appointed to represent that body should”

Strike out line 8, on page 41, and substitute the following therefor:

“referred to in paragraphs (1)(a) to (i) shall”

New Clause

Add immediately after line 34, on page 42, the following:

“49. In the event of any inconsistency between any regulation made under section 7, 18, 24, 36, 37 or 47 and any orders, rules or regulations made pursuant to any other Act of Parliament, the regulations made pursuant to this Act prevail to the extent of the inconsistency.”

and renumber the subsequent clauses accordingly.

Clause 49

Strike out line 37, on page 42, and substitute the following therefor:

“made under section 7, 18, 24, 36, 37 or 47 shall”

Clause 112

Strike out lines 1 and 2, on page 64, and substitute the following therefor:

“112. (1) The definition “public utility plant” in subsection 2(1) of the *Railway Relocation and Crossing Act* is repealed.

(2) Subsection 2(2) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

«g) la Fédération canadienne des municipalités;

h) le public;

i) les organisations ouvrières de cheminots, celles-ci étant représentées par trois membres, y compris deux représentants de l'Association des syndicats de cheminots du Canada.»

Retrancher les lignes 32 et 33, à la page 39, et les remplacer par ce qui suit:

«ceux visés aux alinéas (1) b), c), d), g) ou i), de la compagnie ou de l'organisme qu'ils»

Retrancher les lignes 14 à 17, à la page 40, et les remplacer par ce qui suit:

«(6) Sauf dans le cas des alinéas (1) e) et f), le ministre met fin au mandat du membre, sur demande écrite de la compagnie ou de l'organisme représenté par celui-ci, en l'avisant de la demande.»

Retrancher les lignes 5 et 6, à la page 41, et les remplacer par ce qui suit:

«(13) Les membres autres que les représentants reçoivent l'indemnité»

Nouvel article

Ajouter immédiatement après la ligne 27, à la page 42, ce qui suit:

«49. Les dispositions des règlements pris en vertu des articles 7, 18, 24, 36, 37 ou 47 l'emportent sur les dispositions incompatibles des textes d'application de toute autre loi fédérale.»

et renuméroter les articles qui en découlent.

Article 49

Retrancher la ligne 30, à la page 42, et la remplacer par ce qui suit:

«articles 7, 18, 24, 36, 37 et 47 sont publiés dans»

Article 112

Retrancher les lignes 1 à 3, à la page 64, et les remplacer par ce qui suit:

«112. (1) La définition de «installation d'utilité publique», au paragraphe 2(1) de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, est abrogée.

(2) Le paragraphe 2(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

“(2) Unless otherwise provided in this Act, words and expressions in this Act have the same meanings as in the *Railway Act* and the *Railway Safety Act*.””

New Clauses

Add immediately after line 2, on page 64, the following:

“113. All that portion of subsection 6(2) of the said Act preceding paragraph (a) thereof is repealed and the following substituted therefor:

(2) For the purpose of carrying into effect a transportation plan accepted by the Commission under section 5, the Commission may, by order, subject to any requirements imposed by or under the *Railway Safety Act*,”

114. Section 14 of the said Act is repealed.

115. Parts II and III of the said Act are repealed.”

and renumber the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 113

Add immediately after line 26, on page 64, the following:

“(3) In any regulation or order mentioned in subsection (1) or (2), a reference to the Canadian Transport Commission or the National Transportation Agency, or to any officer of those bodies, shall, after the coming into force of this section, be read as a reference to the Minister, and section 45 of the *Railway Safety Act* applies in respect of that regulation or order, with such modifications as the circumstances require.”

and renumber the subsequent subclauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 114

Strike out lines 3 to 24, on page 65, and renumber the subsequent subclauses and any cross-references thereto accordingly.

Strike out line 29, on page 65, and substitute the following therefor:

“*Railway Relocation and Crossing Act* but had not been authorized by”

Strike out line 38, on page 65, and substitute the following therefor:

“under Part III of the *Railway Relocation and Crossing Act* but had”

Strike out lines 4 to 6 inclusive, on page 66, and substitute the following therefor:

«(2) Sauf disposition contraire, les termes de la présente loi s'entendent au sens de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.»»

Nouveaux articles

Ajouter immédiatement après la ligne 3, à la page 64, ce qui suit:

«113. Le passage du paragraphe 6(2) de la même loi qui précède l'alinéa a) est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(2) Aux fins de l'exécution d'un plan de transport qu'elle a accepté en vertu de l'article 5 et sous réserve des obligations découlant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'Office peut, par ordonnance:»

114. L'article 14 de la même loi est abrogé.

115. Les parties II et III de la même loi sont abrogées.»

et renuméroter les articles ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

Article 113

Ajouter immédiatement après la ligne 22, à la page 64, ce qui suit:

«(3) Toute mention, dans les ordonnances, règlements ou règles visés aux paragraphes (1) ou (2) de la Commission canadienne des transports, de l'Office ou de leurs agents vaut mention du ministre. L'article 45 de la présente loi s'applique à ces textes, compte tenu des adaptations de circonstance.»

et renuméroter les paragraphes ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

Article 114

Retrancher les lignes 3 à 22, à la page 65, et renuméroter les paragraphes ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

Retrancher les lignes 25 et 26, à la page 65, et les remplacer par ce qui suit:

«subventions prévues par la partie II de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer* et dont le ministre n'a pas encore»

Retrancher les lignes 32 et 33, à la page 65, et les remplacer par ce qui suit:

«subventions prévues par la partie III de la même loi et dont le versement n'a pas encore»

Retrancher les lignes 3 et 4, à la page 66, et les remplacer par ce qui suit:

“made under Part II or III of the *Railway Relocation and Crossing Act* but had not been dealt with under that Act may, at the request of the party”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-105, as amended, for the use of the House of Commons at Report Stage.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 and 59, which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

PATRICK NOWLAN, M.P.,
Chairman.

«res, au titre des parties II ou III de la même loi et qui sont en instance à la date»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-105, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 et 59, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
PATRICK NOWLAN, DÉPUTÉ.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 21, 1988

(96)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Acting Member present: Harry Brightwell for Joe Reid.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary for the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Colin Churcher, Director General, Railway Safety; Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 10, 1988 relating to Bill C-105, An Act to ensure the safe operation of railways and to amend certain other Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings dated Tuesday, February 23, 1988, Issue No. 49.*)

The Committee resumed consideration of Clause 18.

Fernand Robichaud moved,—That Clause 18 be amended by striking out line 39, on page 13, and lines 1 to 3, on page 14, and substituting the following therefor:

“(iv) the control or prohibition of the consumption of alcoholic beverages and the use of drugs by those persons, and

(v) the establishment of support programs for those persons and standards applicable to such programs; and”

After debate, it was agreed,—That the amendment carry.

Ross Belsher moved,—That Clause 18 be amended by striking out line 24, on page 13, and substituting the following therefor:

“tenance of railway equipment, which regulations may embrace, among other things, performance standards;”

and by striking out line 37, on page 13 and substituting the following therefor:

“(iii) minimum medical (including audiometric and optometric)”

After debate, it was agreed,—That the amendment carry.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 21 AVRIL 1988

(96)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Harry Brightwell remplace Joe Reid.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Comparait: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire; Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 10 février 1988 relatif au projet de loi C-105, Loi visant à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 23 février 1988, fascicule n° 49.*)

Le Comité reprend l'étude de l'article 18.

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 18 soit modifié en substituant à la ligne 32, page 13, ce qui suit:

«interdire celle-ci et prévoir l'établissement d'un programme d'aide à leur intention et de normes applicables à cet égard;»

Après débat, il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Ross Belsher propose,—Que l'article 18 soit modifié en substituant à la ligne 16, page 13, ce qui suit:

«a) régir toute question—notamment en matière de comportement—concernant l'ex—»

et en substituant à la ligne 29, page 13, ce qui suit:

«repos et les normes de santé—notamment d'acuité auditive et visuelle—»

Après débat, il est convenu,—Que l'amendement soit adopté.

Fernand Robichaud moved,—That Clause 18 be amended by adding immediately after line 24, on page 13, the following:

“(b) respecting environmental impact assessments by railway companies as they relate to the operation or maintenance of line works, and the design, construction, alteration, operation and maintenance of railway equipment;”

and by relettering the subsequent paragraphs and any cross-reference thereto accordingly.

After debate, the question being put on the amendment, it was by a show of hands, negated: Yeas: 2; Nays: 4.

Les Benjamin moved,—That Clause 18 be amended by striking out line 25, on page 13, and substituting the following therefor:

“(b) after consultation of the Canadian Medical Association by the Minister, declaring positions in railway compa-”

After debate, the question being put upon the amendment, it was, by a show of hands, negated: Yeas: 2; Nays: 4.

Clause 18, as amended, carried.

Clauses 19 and 20 carried.

On Clause 21

Les Benjamin moved,—That Clause 21 be amended by striking out lines 1 to 3, on page 18, and substituting the following therefor:

“way company, the Minister shall”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negated: Yeas: 2; Nays: 4.

Clause 21 carried.

Clauses 22 and 23 carried.

On Clause 24

Fernand Robichaud moved,—That Clause 24 be amended by adding immediately after line 12, on page 20, the following therefor:

“(iii) the use of alternatives to chemical pesticides under subsections (i) and (ii).”

Les Benjamin moved,—That the amendment be amended by adding the words “and herbicides” immediately after “pesticides”.

After debate, the sub-amendment was withdrawn.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 18 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 20, page 13, ce qui suit:

«b) prévoir l'exécution par les compagnies de chemin de fer d'études d'impact sur l'environnement relativement à l'exploitation ou à l'entretien des lignes de chemin de fer ou à la concentration, la construction, la modification, l'exploitation ou l'entretien du matériel ferroviaire;»

et en effectuant les changements de désignation littérale d'alinéas, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 4.

Les Benjamin propose,—Que l'article 18 soit modifié en substituant à la ligne 21, page 13, ce qui suit:

«b) après que le ministre aura consulté l'Association médicale du Canada à cet égard, prévoir la classification de certains»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 4.

L'article 18 ainsi modifié est adopté.

Les articles 19 et 20 sont adoptés.

Article 21

Les Benjamin propose,—Que l'article 21 soit modifié en substituant aux lignes 26 et 27, page 17, ce qui suit:

«le ministre veille à leur uniformité avec les règles à»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 4.

L'article 21 est adopté.

Les articles 22 et 23 sont adoptés.

Article 24

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 24 soit modifié en substituant à la ligne 37, page 19, ce qui suit:

«ainsi que l'emploi de solutions de rechange aux agents chimiques pour ces opérations»

Les Benjamin propose,—Que l'amendement soit modifié, dans la version anglaise seulement, en ajoutant à la suite du mot «pesticides» les mots «and herbicides».

Après débat, le sous-amendement est retiré.

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Les Benjamin moved,—That Clause 24 be amended by adding immediately after line 40, on page 20, the following therefor:

“(3) The Governor in council shall not make a regulation under subsection (1) unless

(a) The Minister, after making a reasonable attempt to do so, has been unable to reach an agreement with the government of the province, in which the land to which the regulation applies is situated, providing for the use or development of the land in a manner that does not constitute a threat to safe railway operations, or

(b) In the opinion of the Minister, it is necessary to immediately prevent the use or development of the land to which the regulation applies in a manner that constitutes a threat to safe railway operations.”

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 4.

Clause 24, as amended, carried.

Clause 25 carried.

On Clause 26

By unanimous consent, it was agreed,—That Clause 26 be amended by adding, immediately after line 30, on page 22, the following therefor:

“(6) Notwithstanding this section, this Act shall not be deemed to be administered in whole or in part by the Agency for the purpose of section 35 of the *National Transportation Act 1987*.”

Clause 26, as amended, carried.

On Clause 27

Les Benjamin moved,—That Clause 27 be amended by striking out lines 7 to 12 on page 23, and by renumbering the subsequent sub-clause accordingly.

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 4.

Clauses 27 to 30 carried severally.

On Clause 31

Harry Brightwell moved,—That Clause 31 be amended by striking out lines 17 to 19, on page 28, and substituting the following therefor:

“(9) Where a railway safety inspector gives an order under this section to a person or railway company, the Minister

(a) shall, if so requested in writing by the person or railway company, forthwith review the order; and

Les Benjamin propose,—Que l'article 24 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 21, page 20, ce qui suit:

«(3) Un règlement prévu par le paragraphe (1) ne peut être pris que si, selon le cas:

a) le ministre, malgré des tentatives raisonnables, n'a pu conclure avec la province où est situé le terrain visé un accord prévoyant pour ce terrain un usage ou un aménagement qui ne compromettrait pas la sécurité ferroviaire,

b) le ministre estime qu'il est nécessaire d'empêcher immédiatement un usage ou un aménagement du terrain visé qui compromettrait la sécurité ferroviaire.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 4.

L'article 24 ainsi modifié est adopté.

L'article 25 est adopté.

Article 26

Par consentement unanime, il est convenu,—Que l'article 26 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 26, page 22, ce qui suit:

«(6) Malgré l'article 35 de la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, le présent article n'a pas pour effet de charger l'Office de l'application, en tout ou en partie, de la présente loi.»

L'article 26 ainsi modifié est adopté.

Article 27

Les Benjamin propose,—Que l'article 27 joit modifié en supprimant les lignes 5 à 9, à la page 23, et en apportant le changement de désignation de paragraphe qui en découle.

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 4.

Les articles 27 à 30 sont respectivement adoptés.

Article 31

Harry Brightwell propose,—Que l'article 31 soit modifié en substituant aux lignes 12 à 14, page 28, ce qui suit:

«(9) Sur demande écrite de la compagnie ou de la personne visée, le ministre procède sans délai à la révision de l'ordre donné par l'inspecteur en application du présent article et peut alors, par arrêté, l'annuler ou le modifier. Il peut aussi prendre cet arrêté de sa propre initiative.»

(b) may, by order, after completion of the review referred to in paragraph (a), or of the Minister's own initiative, alter or revoke the order."

By unanimous consent, the amendment carried.

Clause 31, as amended, carried.

Clauses 32 to 34 carried.

On Clause 35

Les Benjamin moved,—That Clause 35 be amended by striking out lines 42 to 45, on page 31, and lines 1 to 43, on page 32, and by substituting the following therefor:

"Health of employees holding designated positions

35. (1) Where a railway company believes, on the basis of performance at work, that one of its employees, holding a position declared by regulations made under paragraph 18(1)(b) to be a position critical to safe railway operations (referred to in this section as a "designated position"), suffers from an impaired health, the company shall require the employee to be examined by the Chief Medical Officer of the company and the employee shall comply with that requirement.

(2) Every person holding a designated position who has, knowingly, a health condition that may affect the performance at work of that person

(a) shall report for examination to the Chief Medical Officer of the company by which that person is employed; or

(b) where that person consults another health professional and is informed of having such condition, shall report the result of the consultation to the Chief Medical Officer.

(3) Where the Chief Medical Officer of a railway company is of the opinion that an employee of the company holding a designated position has a health condition that is likely to constitute a threat to safe railway operations, the company shall, subject to the conditions of work of the employee, take any action that it considers necessary in the interests of safe railway operations.

(4) The information contained in the health records of any employee of a railway company is privileged and no person shall be required to disclose it, except

(a) for the purpose of giving evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings; or

(b) at the written request of the employee.

(5) Every railway company shall establish for its employees holding a designated position

(a) health standards;

Par consentement unanime, l'amendement est adopté.

L'article 31 ainsi modifié est adopté.

Les articles 32 à 34 sont adoptés.

Article 35

Les Benjamin propose,—Que l'article 35 soit modifié en substituant aux lignes 32 à 35, page 31, ce qui suit:

«État de santé des employés occupant des postes désignés

«35. (1) Si une compagnie de chemin de fer croit, en se fondant sur son rendement au travail, qu'un de ses employés qui occupe un poste classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire en application de l'alinéa 18(1)(b) (appelé, dans le présent article, «poste désigné») a des problèmes de santé, elle doit obliger cet employé, qui est tenu d'obtempérer, à se faire examiner par le médecin en chef de la compagnie.

(2) Tout titulaire d'un poste désigné qui sait qu'il a un problème de santé pouvant influencer sur son rendement au travail est tenu, selon le cas:

a) de se présenter pour examen auprès du médecin en chef de la compagnie qui l'emploie;

b) si ce problème est porté à sa connaissance par un autre professionnel de la santé qu'il a consulté, d'informer le médecin en chef des résultats de cette consultation.

(3) Si le médecin en chef d'une compagnie de chemin de fer est d'avis qu'un employé de la compagnie qui occupe un poste désigné a un problème de santé susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire, la compagnie est tenue de prendre, sous réserve des conditions de travail de l'employé, toute mesure qu'elle estime nécessaire pour la sécurité ferroviaire.

(4) Les renseignements contenus dans les dossiers médicaux des employés d'une compagnie de chemin de fer sont protégés et nul n'est tenu de les communiquer, si ce n'est, selon le cas:

a) dans le cadre d'un témoignage à cet égard fait dans les procédures judiciaires, disciplinaires ou autres;

b) à la demande écrite de l'employé.

(5) Les compagnies de chemin de fer sont tenues d'établir pour leurs employés qui occupent un poste désigné:

(b) a schedule of mandatory periodical medical examinations;

(c) an employee assistance program in accordance with the criteria prescribed by the Governor in Council."

After debate, the amendment was withdrawn.

It was agreed,—That Clause 35 be amended by striking out lines 6 to 14, on page 32, and substituting the following therefor:

"patient has a condition that is likely to constitute a threat to safe railway operations,

(a) by notice sent forthwith to the Chief Medical Officer of the railway company or to a physician or optometrist specified by the railway company, inform the Chief Medical Officer or the specified physician or optometrist of that opinion and the reasons therefor, and

(b) forthwith send a copy of that notice to the patient,

and the patient shall be deemed to have consented to the disclosure required by paragraph (a)."

and by striking out, in the English version only, line 17, on page 32, and substituting the following therefor:

"examination by a"

and by striking out lines 30 to 43, on page 32, and substituting the following therefor:

"(5) Information provided pursuant to subsection (1) is privileged and

(a) no person shall be required to disclose it or give evidence relating to it in any legal, disciplinary or other proceedings; and

(b) it is not admissible in any such proceedings, except

(i) as provided by subsection (3), or

(ii) where the patient consents."

After debate, Fernand Robichaud moved,—That the amendment be amended in paragraph (a), on page 32, by adding after the word "therefor," the words "after the physician has taken reasonable steps to first inform the patient, and".

The question being put on the sub-amendment, it was agreed to unanimously.

a) des normes de santé;

b) un calendrier d'examens médicaux périodiques et obligatoires;

c) un programme d'aide aux employés répondant aux critères fixés par le gouverneur en conseil.»

Après débat, l'amendement est retiré.

Il est convenu,—Que l'article 35 soit modifié en substituant à la ligne 7, page 32, ce qui suit:

«triste désigné par celle-ci. Le patient est présumé avoir consenti à cette communication et copie de l'avis lui est transmise sans délai.»

en substituant, dans la version anglaise, à la ligne 17, page 32, ce qui suit:

«examination by a»

en substituant aux lignes 20 à 30, page 32, ce qui suit:

«(5) Les renseignements sont protégés; nul n'est tenu de les communiquer ou de témoigner à leur sujet dans le cadre de procédures judiciaires, disciplinaires ou autres et ils n'y sont pas, sous réserve du paragraphe (3) ou du consentement du patient, admissibles en preuve.»

Après débat, Fernand Robichaud propose,—Que l'amendement soit modifié en substituant à la ligne 4, page 32, ce qui suit:

«cette sécurité, après en avoir informé l'intéressé, en informer sans délai, par»

Le sous-amendement est mis aux voix et adopté à l'unanimité.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Les Benjamin moved,—That Clause 35 be amended by adding, immediately after line 24, on page 32, the following:

“(3.1) Where a person who holds a designated position in a railway company feels aggrieved by the use of information made by the company pursuant to subsection (3), that person may present a grievance in the grievance process

(a) provided for by the collective agreement containing the terms and conditions of employment of the person; or

(b) in the absence of such a collective agreement, prescribed by the Governor in Council.”

and by striking out line 30, on page 32, and substituting the following:

“(5) Except as provided by subsection (3) and for the purposes of a grievance conducted pursuant to subsection (3.1),”

After debate, the amendment was withdrawn.

Clause 35, as amended, carried.

Clauses 36 and 37 carried.

New Clause

Les Benjamin moved,—That Bill C-105 be amended by inserting, after line 32, on page 33, the following:

“38. (1) Railway companies shall keep records of any recommendation made by their employees relating to any situation that could, if left unattended, constitute a threat to safe railway operations.

(2) No disciplinary proceedings lie against an employee for any recommendation referred to in subsection (1) made by that employee in good faith.”

and by renumbering the subsequent clauses accordingly.

After debate, the question being put, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 4.

Clause 37, as amended, carried.

Clauses 38, 39 and 40 carried.

On Clause 41

By unanimous consent, it was agreed,—That Clause 41 be amended by striking out, in the English version only, line 14, on page 37, and substituting the following therefor:

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Les Benjamin propose,—Que l'article 35 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 14, page 32, ce qui suit:

«(3.1) Le titulaire d'un poste visé au paragraphe (1) qui s'estime lésé par l'usage de renseignements fait en vertu du paragraphe (3) par la compagnie qui l'emploie peut présenter un grief conformément à la procédure applicable aux griefs qui est, selon le cas:

a) prévue par la convention collective régissant les conditions d'emploi du titulaire;

b) à défaut d'une telle convention collective, déterminée par règlement par le gouverneur en conseil.»

et en substituant à la ligne 20, page 32, ce qui suit:

«(5) Sous réserve du paragraphe (3) et sauf pour l'examen d'un grief visé au paragraphe (3.1), les»

Après débat, l'amendement est retiré.

L'article 35 ainsi modifié est adopté.

Les articles 36 et 37 sont adoptés.

Nouvel article

Les Benjamin propose,—Que le projet de loi C-105 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 27, page 33, ce qui suit:

«38. (1) Les compagnies de chemin de fer tiennent des registres où sont consignées toutes les recommandations faites par leurs employés au sujet de situations qui, à défaut de mesures correctives, pourraient menacer la sécurité ferroviaire.

(2) Les employés sont soustraits à toute procédure disciplinaire pour les recommandations prévues au paragraphe (1) qu'ils ont faites de bonne foi.»

et en effectuant les changements de numéros d'article qui en découlent.

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 4.

L'article 37 ainsi modifié est adopté.

Les articles 38, 39 et 40 sont adoptés.

Article 41

Par consentement unanime, il est convenu,—Que l'article 41 soit modifié, dans la version anglaise seulement, en substituant à la ligne 14, page 37, ce qui suit:

“(a) on conviction on indictment,”

and by striking out lines 38 and 39, on page 38, and substituting the following therefor:

“section 241 of the Criminal Code applies with such”

Terry Clifford moved,—That Clause 41 be amended by striking out line 16, on page 37, and substituting the following therefor:

“not exceeding one hundred thousand dollars, and”

and by striking out line 23, on page 37, and substituting the following therefor:

“not exceeding fifty thousand dol-”

and by striking out line 38, on page 37, and substituting the following therefor:

“not exceeding fifty thousand dol-”

After debate, it was agreed,—That the amendment be amended on line 16, on page 37, by striking out “one” and substituting “two” therefor; and on line 23, page 37, by striking out “fifty” and substituting “one hundred” therefor; and on line 38, on page 37, by striking out “fifty” and substituting “one hundred” therefor.

The question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Clause 41, as amended, carried.

Clauses 42 and 43 carried.

On Clause 44

Darryl Gray moved,—That Clause 44 be amended by striking out line 21, on page 39, and substituting the following therefor:

“matters of safe railway operations, plus ten”

and by striking out lines 34 to 36, on page 39, and substituting the following therefor:

“of rail freight traffic;

(g) one member to represent the Federation of Canadian Municipalities:

(h) one member to represent the public; and

(i) two members to represent the Canadian Railway Labour Association.”

and by striking out lines 40 to 42, on page 39, and lines 1 and 2, on page 40, and substituting the following therefor:

«(a) on conviction on indictment,»

et en substituant à la ligne 32, page 38, ce qui suit:

«consommation d'alcool. L'article 241 du»

Terry Clifford propose,—Que l'article 41 soit modifié en substituant à la ligne 16, page 37, ce qui suit:

«de cent mille dollars, s'il s'agit d'une»

en substituant à la ligne 23, page 37, ce qui suit:

«male de cinquante mille dollars, s'il s'agit»

et en substituant à la ligne 37, page 37, ce qui suit:

«amende maximale de cinquante mille dol-»

Après débat, il est convenu,—Que l'amendement soit modifié à la ligne 16, page 37, en retranchant le mot «cent» et en y substituant le mot «deux»; en retranchant à la ligne 23, page 37, le mot «cinquante» et en y substituant le mot «cent»; et en retranchant à la ligne 37, page 37, le mot «cinquante» et en y substituant le mot «cent».

Le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

Puis l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 41 ainsi modifié est adopté.

Les articles 42 et 43 sont adoptés.

Article 44

Darryl Gray propose,—Que l'article 44 soit modifié en substituant à la ligne 17, page 39, ce qui suit:

«dix autres membres représentant respective-»

en substituant aux lignes 28 et 29, page 39, ce qui suit:

«g) la Fédération canadienne des municipalités;

h) le public;

i) l'Association des syndicats de cheminots du Canada, celle-ci étant représentée par deux membres.»

en substituant aux lignes 32 et 33, page 39, ce qui suit:

“the Committee to represent a body referred to in paragraph (1) (b), (c), (d), (g) or (i) otherwise than on the recommendation of that body.”

and by striking out lines 18 to 22, on page 40, and substituting the following:

“(6) Where a body referred to in paragraph (1) (b), (c), (d), (g) or (i) advises the Minister, in writing, that the member of the Committee appointed to represent that body should”

Les Benjamin moved,—That the amendment be amended by striking out the word “ten” and substituting the word “eleven” therefor; and by amending “(i)” by striking out the words “two members to represent the Canadian Railway Labour Association” and substituting the words “three members, two of whom shall represent the Canadian Railway Labour Association.” therefor.

After debate, it was agreed,—That the sub-amendment carry.

The question being put on the amendment, as amended, it was agreed to.

Darryl Gray moved,—That Clause 45 be amended and by striking out line 8, on page 41, and substituting the following:

“referred to in paragraphs (1) (a) to (g) or (i) shall”

The Chairman ruled that this amendment was out of order as it dealt with the payment of travel expenses and did not exempt a member of the public, thereby making that person eligible for travel expenses not covered by the Royal Recommendation.

After debate it was agreed,—That the amendment be amended to read “referred to in paragraphs (1) (a) to (i) shall”

Clause 44, as amended, carried.

New Clause

Les Benjamin moved,—That Bill C-105 be amended by adding immediately after line 27, on page 41, the following:

“45. (1) There shall be negotiated between the railway companies to which this Act applies and the labour unions representing the employees of such companies an employee assistance program to be jointly administered by each company and the one or more unions representing its employees.

(2) The employee assistance program shall provide support to the employees having drug or alcohol problems of personal impact that could endanger safe

«ceux visés aux alinéas (1)b), c), d), g) ou i), de la compagnie ou de l'organisme qu'ils»

en substituant aux lignes 14 à 17, page 40, ce qui suit:

«(6) Sauf dans le cas des alinéas (1)e) et f), le ministre met fin au mandat du membre, sur demande écrite de la compagnie ou de l'organisme représenté par celui-ci, en l'avisant de la demande.»

et en substituant aux lignes 5 et 6, page 41, ce qui suit:

«(13) Les membres autres que les représentants—exception faite de celui du public—reçoivent l'indemnité»

Les Benjamin propose,—Que l'amendement soit modifié en retranchant le mot «dix» et en y substituant le mot «onze»; en modifiant l'alinéa «i)» en retranchant les mots «deux membres» et en y substituant les mots «trois membres».

Après débat, il est convenu,—Que le sous-amendement soit adopté.

Puis l'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

Darryl Gray propose,—Que l'article 44 soit modifié en substituant dans la version anglaise, à la ligne 8, page 41, ce qui suit:

«referred to in paragraphs (1)(a), to (g) or (i) shall»

Le président déclare l'amendement irrecevable car il porte sur le remboursement de frais de déplacement et n'exempte pas un membre du public, rendant de ce fait cette personne admissible à des frais de déplacement non prévus dans la recommandation royale.

Après débat, il est convenu,—Que l'amendement soit modifié, dans la version anglaise seulement, et se lise comme suit: «referred to in paragraphs (1)(a) to (i) shall».

L'article 44 ainsi modifié est adopté.

Nouvel article

Les Benjamin propose,—Que le projet de loi C-105 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 14, page 41, ce qui suit:

«45. (1) Les compagnies de chemin de fer auxquelles la présente loi s'applique et les syndicats qui représentent leurs employés négocient un programme d'aide aux employés géré conjointement par chaque compagnie et le syndicat ou les syndicats qui représentent ses employés.

(2) Le programme d'aide aux employés apporte une aide aux employés qui ont des problèmes de toxicomanie ou d'alcoolisme ou d'autres problèmes

railway operations, other employees involved in such operations, or the public in general.

(3) In the event that a railway company and any labour union representing all or part of the employees of the company omit or are unable to negotiate an employee assistance program that is satisfactory to the Minister, the Minister may establish the employee assistance program that the Minister considers adequate in the circumstances and the company and the unions shall implement that program."

and by renumbering the subsequent clauses accordingly.

After debates, the amendment was withdrawn.

Clauses 45 to 48 carried.

On Clause 49

Fernand Robichaud moved,—That Clause 49 be amended by striking out line 37, on page 42, and substituting the following therefor:

"made under section 7, 18, 24, 36, 37 or 47 shall"

The question being put on the amendment, it was agreed to.

Fernand Robichaud moved,—That Clause 49 be amended by adding immediately after line 8, on page 43, the following:

"(3) A notice of the proposed regulation made under sub-section (1) shall be provided by the Minister of Transport to each affected railway."

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 2; Nays: 4.

New Clause

Les Benjamin moved,—That Bill C-105 be amended by adding after line 34, on page 42, the following:

"49. In the event of any inconsistency between any regulation made under section 7, 18, 36, 37 or 47 and any orders, rules or regulations made pursuant to any other Act of Parliament, the regulations made pursuant to this Act prevail to the extent of the inconsistency."

and by renumbering the subsequent clauses accordingly.

After debate, Iain Angus moved,—That the amendment be amended by adding immediately after the number "18," the number "24,".

The question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

d'ordre personnel qui pourraient compromettre la sécurité ferroviaire ou la sécurité des employés affectés aux opérations ferroviaires ou du public en général.

(3) Dans le cas où une compagnie de chemin de fer et un syndicat représentant tout ou partie de ses employés s'abstiennent ou sont incapables de négocier un programme d'aide aux employés jugé satisfaisant par le ministre, celui-ci peut instituer le programme d'aide aux employés qu'il estime adéquat dans les circonstances, ce programme est mis en oeuvre par la compagnie et les syndicats.»

et en renumérotant en conséquence les articles qui suivent.

Après débat, l'amendement est retiré.

Les articles 45 à 48 sont adoptés.

Article 49

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 49 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 27, page 42, ce qui suit:

«49. Les dispositions des règlements pris en vertu des articles 7, 18, 24, 36, 37 ou 47 l'emportent sur les dispositions incompatibles des textes d'application de toute autre loi fédérale.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 49 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 7, page 43, ce qui suit:

«Le ministre des Transports donne avis du projet de règlement visé au paragraphe (1) à chaque compagnie de chemin de fer concernée.»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 4.

Nouvel article

Les Benjamin propose,—Que le projet de loi C-105 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 27, page 42, ce qui suit:

«49. Les dispositions des règlements pris en vertu des articles 7, 18, 36, 37 ou 47 l'emportent sur les dispositions incompatibles des textes d'application de toute autre loi fédérale.»

et en effectuant les changements de numéros d'article qui en découlent.

Après débat, Iain Angus propose,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant à la suite du numéro «18,» le numéro «24,».

Le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

The question being put on the amendment, it was agreed to.

The new clause, as amended, carried.

New Clauses

Les Benjamin moved,—That Bill C-105 be amended by striking out the heading preceding Clause 49, and Clause 49 thereof, on pages 42 and 43, and substituting the following therefor:

“Tabling before Parliament

49. (1) A regulation proposed to be made under section 7, 18, 36, 37 or 47 shall be laid before each House of Parliament.

(2) Where, within twenty sitting days after a proposed regulation is laid before either House of Parliament under subsection (1), fifteen Senators or thirty Members of the House of Commons, as the case may be, by notice in writing addressed to the Speaker, request that the proposed regulation be referred to a committee, the proposed regulation shall stand referred to the standing committee of the Senate or House of Commons, as the case may be, that deals with transportation matters, or to such other committee as the Senate or House of Commons may order.

(3) A committee to which a proposed regulation is referred under subsection (2) shall forthwith consider the proposed regulation and report thereon to the Senate or House of Commons, as the case may be, within thirty sitting days after the referral is made.

50. (1) Where a proposed regulation relating to any particular subject-matter is referred to a committee of either of each House of Parliament pursuant to subsection 49(2), a regulation relating to that subject-matter may be made under section 7, 18, 36, 37 or 47 within six months after the committee reports or last reports, as the case may be, has reported under subsection 49(3).

(2) Where a proposed regulation relating to any particular subject-matter is not referred to a committee of either House of Parliament pursuant to subsection 49(2), a regulation relating to that sub-matter may be made under section 7, 18, 36, 37 or 47 on the expiration of the time limit set out in subsection 49(2) in respect of the House of Parliament before which the proposed regulation referred to in that subsection was last laid.

51. (1) A regulation made under section 7, 18, 36, 37 or 47 shall be laid before each House of Parliament within fifteen sitting days after it is made.

(2) Within five sitting days after a regulation referred to in subsection (1) is laid before with House of Parliament, a motion to the effect that the regulation be confirmed, signed by a Minister of the Crown, shall

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Le nouvel article ainsi modifié est adopté.

Nouveaux articles

Les Benjamin propose,—Que le projet de loi C-105 soit modifié en retranchant le titre qui précède l'article 49, ainsi que l'article 49, aux pages 42 et 43, et en y substituant ce qui suit:

«Dépôt au Parlement

49. (1) Les projets de règlements d'application de l'article 7, 18, 36, 37 ou 47 sont déposés devant chaque chambre du Parlement.

(2) Si, dans les vingt jours de séance suivant le dépôt d'un projet de règlement devant l'une ou l'autre chambre du Parlement, un avis en vue de son renvoi, signé par quinze sénateurs ou trente députés, est remis au président, le projet est renvoyé au comité permanent du Sénat ou de la Chambre des communes, selon le cas, chargé des questions de transport ou tout autre comité désigné par la chambre concernée.

(3) Le comité saisi du projet de règlement l'étudie sans délai et fait rapport à la chambre concernée dans les trente jours de séance suivant la date du renvoi.

50. (1) Dans le cas où un projet de règlement sur un sujet donné est renvoyé à un comité de l'une ou de chacune des chambres du Parlement en vertu du paragraphe 49(2), un règlement sur ce sujet peut être pris en vertu de l'article 7, 18, 36, 37 ou 47 dans les six mois suivant la date où s'est effectué, dans les conditions prévues au paragraphe 49(3), le dépôt du rapport soit du comité unique saisi, soit de celui des deux comités saisis qui s'est exécuté en dernier.

(2) Dans le cas où un projet de règlement sur un sujet donné ne fait pas l'objet du renvoi prévu au paragraphe 49(2), un règlement sur ce sujet peut être pris en vertu de l'article 7, 18, 36, 37 ou 47 à l'expiration du délai fixé au paragraphe 49(2) à l'égard de la chambre du Parlement devant laquelle le projet de règlement visé à ce paragraphe a été déposé en dernier lieu.

51. (1) Les règlements d'application de l'article 7, 18, 36, 37 ou 47 sont déposés devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance suivant leur prise.

(2) Dans les cinq jours de séance suivant le dépôt d'un règlement visé au paragraphe (1) devant l'une ou l'autre chambre, une motion, signée par un ministre,

be filed with the Speaker.

52. (1) A motion filed under section 51 shall be taken up and considered by the Senate or House of Commons, as the case may be, within five sitting days after the filing of the motion.

(2) A motion taken up and considered in accordance with subsection (1) shall be debated without interruption for not more than one hour, during which time no Senator or Member may speak for more than ten minutes, and on the conclusion of the debate or at the expiration of the hour the Speaker shall forthwith, without further debate or amendment, put every question necessary for the disposition of the motion.

53. (1) Where a motion taken up and considered under section 52 is not adopted by both the Houses of Parliament, the particular regulation to which the motion relates stands revoked.

(2) Where a motion taken up and considered under section 52 is adopted by both Houses of Parliament, the particular regulation to which the motion relates takes effect immediately on the adoption of the motion by the House of Parliament that last adopted it.

54. A regulation made under section 7, 18, 36, 37 or 47 that has been laid before Parliament but has not come into force shall stand revoked on the dissolution or prorogation of Parliament.

55. For the purposes of sections 49 to 54, "sitting day" means, in respect of either House of Parliament, a day on which that House sits."

and by renumbering the subsequent clauses accordingly.

After debate, the question being put, the new Clauses, by a show of hands, were negatived: Yeas: 3; Nays: 4.

On Clause 50

Fernand Robichaud moved,—That Clause 50 be amended by striking out line 15, on page 43, and substituting the following therefor:

"Act, one of whom shall be a member of a non-government non-profit transport organization to conduct a comprehensive review of"

After debate, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 3; Nays: 4.

Clause 50 carried.

Clauses 51 to 111 carried.

On Clause 112

Terry Clifford moved,—That Clause 112 be amended by striking out lines 1 and 2, on page 64 and substituting the following:

tendant à l'approbation du règlement doit être remise au président de la chambre concernée.

52. (1) La chambre saisie de la motion visée à l'article 51 étudie celle-ci dans les cinq jours de séance suivant sa remise.

(2) La motion mise à l'étude conformément au paragraphe (1) fait l'objet d'un débat ininterrompu d'une durée d'une heure au maximum, le temps de parole étant limité à dix minutes par sénateur ou député; le débat terminé, le président met immédiatement aux voix toute question nécessaire pour décider de la motion.

53. (1) Le règlement qui fait l'objet d'une motion étudiée conformément à l'article 52 mais non adoptée par le Sénat et la Chambre des communes est annulé.

(2) Le règlement qui fait l'objet d'une motion étudiée conformément à l'article 52 et adoptée par les deux chambres entre en vigueur dès que la seconde chambre a adopté la motion.

54. Un règlement pris en vertu de l'article 7, 18, 36, 37 ou 47 et déposé devant le Parlement mais qui n'est pas en vigueur est annulé par la dissolution ou la prorogation du Parlement.

55. Pour l'application des articles 49 à 54, «jour de séance» s'entend, à l'égard d'une chambre du Parlement, de tout jour où elle siège.»

et en effectuant les changements de désignation d'article qui en découlent.

Après débat sur les nouveaux articles, ceux-ci sont mis aux voix et rejetés par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 4.

Article 50

Fernand Robichaud propose,—Que l'article 50 soit modifié en substituant à la ligne 12, page 43, ce qui suit:

«touchés par la présente loi, dont un au sein d'une organisation de transport non gouvernementale et à but non lucratif reconnue, et chargé de»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 3; Contre: 4.

L'article 50 est adopté.

Les articles 51 à 111 sont adoptés.

Article 112

Terry Clifford propose,—Que l'article 112 soit modifié en substituant aux lignes 1 à 3, page 64, ce qui suit:

“112. (1) The definition “public utility plant” in subsection 2(1) of the *Railway Relocation and Crossing Act* is replaced.

(2) Subsection 2(2) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

“(2) Unless otherwise provided in this Act, words and expressions in this Act have the same meaning as in the *Railway Act* and the *Railway Safety Act*.””

By unanimous consent, the amendment carried.

Clause 112, as amended, carried.

New Clauses

By unanimous consent, Gordon Taylor moved,—That Bill C-105 be amended by adding, immediately after line 2, on page 64 the following:

“113. All that portion of subsection 6(2) of the said Act preceding paragraph (a) thereof is repealed and the following substituted therefor:

(2) For the purpose of carrying into effect a transportation plan accepted by the Commission under section 5, the Commission may, by order, subject to any requirements imposed by or under the *Railway Safety Act*,

114. Section 14 on the said Act is repealed.

115. Parts II and III of the said Act are repealed.”

and by renumbering the subsequent clauses, and any cross-references thereto, accordingly.

By unanimous consent, the new Clauses carried.

On Clause 113

Terry Clifford moved,—That Clause 113 be amended by adding, immediately after line 26, on page 64, the following:

“(3) In any regulation or order mentioned in subsection (1) or (2), a reference to the Canadian Transport Commission or the National Transportation Agency, or to any officer of those bodies, shall, after the coming into force of this section, be read as a reference to the Minister, and section 45 of the *Railway Safety Act* applies in respect of that regulation or order, with such modifications as the circumstances require.”

and by renumbering the subsequent subclauses, and any cross-references thereto, accordingly.

After debate, the question being put, the amendment carried.

Clause 113, as amended, carried.

“112. (1) La définition d’«installation d’utilité publique» figurant au paragraphe 2(1) de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* est abrogée.

(2) Le paragraphe 2(2) de la même loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

«(2) Sauf dispositions contraires de la présente loi, les termes employés dans celle-ci ont la même signification que celle qu’ils ont dans la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.»»

Par consentement unanime, l’amendement est adopté.

L’article 112 ainsi modifié est adopté.

Nouveaux articles

Par consentement unanime, Gordon Taylor propose,—Que le projet de loi C-105 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 3, page 64, ce qui suit:

«113. Le passage du paragraphe 6(2) de la même loi qui précède l’alinéa a) est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(2) Aux fins de l’exécution d’un plan de transport qu’elle a accepté en vertu de l’article 5 et sous réserve des obligations découlant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l’Office peut, par ordonnance:»

114. L’article 14 de la même loi est abrogé.

115. Les parties II et III de la même loi sont abrogées.»

et en renumérotant les articles ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

Par consentement unanime, les nouveaux articles sont adoptés.

Article 113

Terry Clifford propose,—Que l’article 113 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 22, page 64, ce qui suit:

«(3) Toute mention, dans les ordonnances, règlements ou règles visés aux paragraphes (1) ou (2) de la Commission canadienne des transports, de l’Office ou de leurs agents vaut mention du ministre. L’article 45 de la présente loi s’applique à ces textes, compte tenu des adaptations de circonstance.»

et en effectuant les changements de numéros de paragraphe, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

Après débat, l’amendement est mis aux voix et adopté.

L’article 113 ainsi modifié est adopté.

On Clause 114

Gordon Taylor moved,—That Clause 114 be amended by striking out lines 3 to 24, on page 65, and by renumbering the subsequent subclauses and cross-references thereto accordingly; and by striking out line 29, on page 65, and substituting the following therefor:

“*Railway Relocation and Crossing Act* but had not been authorized by”

and by striking out line 38, on page 65, and substituting the following therefor:

“under Part III of the *Railway Relocation and Crossing Act* but had”

and by striking out lines 4 to 6, on page 66, and substituting the following therefor:

“made under Part II or III of the *Railway Relocation and Crossing Act* but had not been dealt with under that Act may, at the request of the party”

After debate the question being put, the amendment carried.

Clause 114, as amended, carried.

Clauses 115 and 116 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

Agreed,—That the Chairman report the Bill, as amended, to the House of Commons.

Ordered,—That the Committee order a reprint of Bill C-105, as amended, for use of the House of Commons at report stage.

At 12:40 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

Article 114

Gordon Taylor propose,—Que l'article 114 soit modifié en supprimant les lignes 3 à 22, page 65, en effectuant les changements de numéros de paragraphe, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent; et en substituant aux lignes 25 et 26, page 65, ce qui suit:

«subventions prévues par la partie II de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer* et dont le ministre n'a pas encore»

en substituant aux lignes 32 et 33, page 65, ce qui suit:

«subventions prévues par la partie III de la même loi et dont le versement n'a pas encore»

en substituant aux lignes 3 et 4, page 66, ce qui suit:

«res, au titre des parties II ou III de la même loi et qui sont en instance à la date»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 114 ainsi modifié est adopté.

Les articles 115 et 116 sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, sous sa forme modifiée, est adopté.

Il est convenu,—Que le président fasse rapport, à la Chambre des communes, du projet de loi sous sa forme modifiée.

Il est ordonné,—Que le Comité fasse réimprimer le projet de loi C-105, sous sa forme modifiée, à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

À 12 h 40, le Comité lève la séance.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE*[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Thursday, April 21, 1988

• 0931

The Chairman: Order, please. Colleagues, I see a quorum for doing business, and I am very impressed. We are at 9.30 a.m. and half a minute beyond. I know there are some members who have duty day. The chairman has a very important statement of motions that he is going to ask the vice-chairman to take if we are still proceeding at 11 a.m., which we may be. I know some members have to leave, and quite frankly I think that trying to reconvene at 3.30 p.m. is ridiculous. Let us try to go through to 1 p.m. or beyond to see what progress we make.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, what happens if we do not have a quorum at 11 a.m.?

The Chairman: Mr. Gray, there is an old adage that once we get started and have a quorum to start one does not see the clock or the problems of a quorum in between. That is an old ruse of the chairman.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Frankly, I would not want to leave this in the hands of the other people.

The Chairman: As an assessment of the situation, I think clause 18 is very fundamental and important. Clause 35 is the medical clause, and we have some amendments on that. On clause 44, which deals with the consultative committee, I think we will have some discussion, and then clause 112 is the reinstitution of part I. I think those are the areas on which we will have some discussion.

Because of the time limits—I am not trying to rush anything—if we bog down on other clauses in between, we can stay everything over—because there are some suggestions and good amendments—to come back on Tuesday. But anyway, let us see what we do now. I now call clause 18.

On clause 18—Regulations

The Chairman: It was suggested by the chairman, knowing that this was an issue. . . I threw it out just as a suggestion, and I must say it was not my suggestion. But I asked the staff to prepare a suggestion, and I know they have been in consultation with all members of the committee. I think Mr. Robichaud has an amendment that is close to one of these situations, and perhaps that would be the way to do it, Mr. Robichaud, if you are prepared to proceed.

Regarding clause 18, to address the evidence that we heard without getting into problems of court and/or of the department, perhaps, I thought that if there were an

TÉMOIGNAGES*[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le jeudi 21 avril 1988

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Chers collègues, je vois que nous avons le quorum nécessaire pour commencer à travailler et je n'en reviens pas. Il est 9h30 passé d'à peine une demi-minute. Je sais que c'est jour de présence pour certains députés. Le président a un avis de motion très important dont il demandera au vice-président de se charger si notre séance se poursuit au-delà de 11 heures. Je sais que certains députés doivent partir et, franchement, je trouve qu'il est ridicule d'essayer de se réunir à nouveau à 15h30. Essayons de continuer jusqu'à 13 heures ou plus pour voir ce que nous pouvons faire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Que faisons-nous si nous n'avons pas le quorum à 11 heures?

Le président: Monsieur Gray, il y a un vieil adage qui veut qu'une fois que l'on a eu le quorum nécessaire pour commencer, on ne voit plus la pendule ou les problèmes de quorum. C'est une vieille ruse du président.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Franchement, je ne voudrais pas laisser cela aux autres.

Le président: Faisons le point de la situation: je trouve que l'article 18 est tout à fait fondamental et essentiel. L'article 35 porte sur les renseignements médicaux et nous avons des amendements à ce sujet. Nous allons ensuite sûrement discuter de l'article 44 sur le comité consultatif ainsi que de l'article 112 qui rétablit la partie I. Voilà les questions dont nous allons vouloir discuter.

Étant donné les contraintes de temps—non pas que j'essaye de vous presser—si nous nous arrêtons à d'autres articles entre ceux-ci, nous pouvons, étant donné qu'il y a plusieurs suggestions et de bons amendements, reprendre la discussion mardi. Mais de toute façon, nous allons voir ce que nous pouvons faire aujourd'hui. Passons à l'article 18.

Sur l'article 18—Règlements

Le président: Le président, sachant que c'était un problème, a proposé. . . Ce n'était qu'une suggestion et je dois dire qu'elle ne venait pas de moi. Mais j'ai demandé au personnel de préparer une suggestion et je sais que tous les membres du Comité ont été contactés. Je crois que M. Robichaud a un amendement qui se rapporte à cette question et nous pourrions peut-être commencer par là, si vous êtes d'accord, monsieur Robichaud.

En ce qui concerne l'article 18, j'ai pensé qu'il serait possible, pour répondre aux préoccupations exprimées dans les témoignages, sans avoir de difficultés avec les

[Texte]

amendment to clause 18 along the lines that the Governor in Council may make recommendations respecting the establishment of and standards for employment assistant programs for railway companies, that might be the incentive for the railways and the unions to come together. And along with that, as a firm recommendation of the committee when we report back, the committee recommends (a) the government, on an urgent basis, develop a comprehensive policy regarding drug and alcohol testing in the workplace; (b) the government give the highest priority to the enactment of comprehensive legislation predicated upon the policy; and (c) the Minister of Transport ensure that there is provision in this legislation for the alcohol and drug testing of transportation employees after an accident and for reasonable cause where there is paramount concern for safety.

• 0935

While Mr. Benjamin was understandably absent there was some suggestion that this might address the situation without opening up the Pandora's box of random testing and the other elements that the consultative committee discussed. As the Minister said in the House, the government is prepared to go on two matters: reasonable cause and after an accident. He did not specify random testing. It is a whole other issue, which the committee did not get overly involved with, because we could have hearings for six months on that issue alone. Mr. Robichaud, I think you had something very germane to this.

Mr. Robichaud: As a matter of fact I had two. One was respecting the establishment of and standards for employee assistance programs and their funding. In case of problems with funding or need of a special recommendation or whatever, my next amendment stopped after employee assistance programs and just dealt with the establishment of standards.

The Chairman: With funding, you start to get into problems with the recommendation, do you not?

Mr. Robichaud: It does not specifically direct the Crown to fund that, does it?

The Chairman: Well, the clerk thinks it is acceptable, and I know she has considered this.

Mr. Robichaud: It does not matter if my amendment goes through or not. I would just like to have something along those lines. It does not matter if it is from the government or the opposition, but whatever is best.

Mr. Blaine A. Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Our justice people have gone over an amendment that might supersede Mr. Robichaud's proposals, which we hope he might accept, to get us around any problem with the word "funding". The amendment would add subparagraph 18.(1)(c)(v), on page 14:

[Traduction]

tribunaux ou avec le ministère, de l'amender en disant que le gouverneur en Conseil peut formuler des recommandations au sujet de la création et de la structure d'un programme d'aide à l'emploi pour les compagnies ferroviaires, ce qui inciterait peut-être les compagnies ferroviaires et les syndicats à se rapprocher. Et parallèlement, le Comité recommandera fermement, lors de la présentation de son rapport, a) que le gouvernement élabore d'urgence une politique globale sur les contrôles effectués sur les lieux de travail pour détecter la consommation de drogue et d'alcool; b) que le gouvernement accorde une priorité à la promulgation de la loi représentant la politique et c) que le ministre des Transports veille à ce que la loi contienne des dispositions sur les contrôles permettant de détecter la consommation d'alcool et de drogue chez les employés ferroviaires à la suite d'un accident et lorsque la sécurité est en jeu.

Pendant l'absence bien compréhensive de M. Benjamin, on a dit que ceci permettrait de régler le problème sans ouvrir la boîte de Pandore des contrôles systématiques et soulever les autres questions abordées par le comité consultatif. Comme l'a déclaré le ministre à la Chambre, le gouvernement est prêt à agir sur deux points: lorsque la cause est raisonnable et à la suite d'un accident. Il n'a pas question de vérification de contrôle. C'est un tout autre problème que le Comité n'a pas vraiment approfondi car nous pourrions avoir six mois d'audiences sur cette seule question. Monsieur Robichaud, vous vouliez intervenir sur ce point.

M. Robichaud: En fait, j'ai deux commentaires. D'une part, il s'agit de la création de programmes d'aide aux employés, et des normes et du financement des ces programmes. Au cas où le financement pose des problèmes ou si une recommandation spéciale était nécessaire, mon amendement suivant s'arrête après programmes d'aide aux employés et ne concerne que l'établissement de normes.

Le président: En parlant de financement, vous compliquez la recommandation, non?

M. Robichaud: On ne demande pas à la Couronne de se charger du financement, n'est-ce pas?

Le président: Eh bien, le greffier y a pensé et considère que c'est acceptable.

M. Robichaud: Peu importe si mon amendement est adopté ou pas. Je voudrais simplement dire quelque chose en ce sens. Peu importe si cela vient du gouvernement ou de l'opposition.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Nos spécialistes de la justice ont étudié un amendement qui pourrait remplacer les propositions de M. Robichaud—nous espérons qu'il acceptera—et nous permettrait de contourner le problème du mot «financement». Cet amendement viserait à ajouter au texte de l'alinéa 18.(1)(c)(v) à la page 13 ce qui suit:

[Text]

(v) the establishment of support programs for those persons and standards applicable to such programs

Then paragraph 18.(1)(d) would follow. If Mr. Robichaud would like to move that, we believe it would accomplish all he wants.

The Chairman: Mr. Robichaud?

Mr. Robichaud: Yes.

The Chairman: I think that does cover it.

Mr. Robichaud: There would not be any confusion between support programs and employee assistance programs. This is not to be taken to mean the same, because employee assistance program is a term quite frequently used, is it not? We have been using that term all along.

Mr. Thacker: It would not be precluded if you put it in. That would be a more narrow definition. A support program might include other things as well, including the employee assistance program.

• 0940

Mr. Colin Churcher (Director General, Railway Safety, Department of Transport): It might include things such as financial advice or personal advice on things other than drug assistance or alcohol assistance.

Mr. Benjamin: It covers the whole range: family problems and stress problems or whatever.

Mr. Robichaud: I also had funding in my amendment. Could we put that in there too?

Mr. Churcher: Mr. Robichaud, I think if we can control the programs, in effect we do control the funding. I do not think we need any specific provision; and as mentioned, it may create some technical problems from a procedural point of view. We feel if we can control the types of programs that are used and make the railways beef up their programs, in effect we are dictating the way the funding has to go to them.

Mr. Robichaud: I agree with that, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I agree also we should not have the funding in there, because that may involve the Minister and the government in negotiations and discussions between the railways and the unions. The CSX program, for example, is almost entirely funded by the employer. The employees provide volunteer people, dozens of them, plus any of the union staff people—this would be about the limit of the union's funding—who work on the employee assistance program are paid for by the union. They are on the staff of the union.

But that was negotiated. That was arrived at by mutual agreement. I would hope the same thing would apply at least to our two major railroads. I am sure the Algoma

[Translation]

v) et l'établissement de programmes de soutien pour ces personnes et des normes applicables à ces programmes.

Ceci serait suivi par l'alinéa 18.(1)(d). Si M. Robichaud veut bien proposer ce texte, nous pensons qu'il répond à ses désirs.

Le président: Monsieur Robichaud?

M. Robichaud: Oui.

Le président: Je crois que ça répond à la question.

M. Robichaud: Il n'y aurait pas de confusion entre les programmes de soutien et les programmes d'aide aux employés. Il ne faut pas croire qu'il s'agit de la même chose car on parle souvent de programmes d'aide aux employés, n'est-ce pas? Nous avons toujours utilisé ce terme là.

M. Thacker: Rien ne vous empêche de l'utiliser. La définition serait plus étroite dans la mesure où un programme de soutien peut comprendre divers éléments parmi lesquels un programme d'aide aux employés.

M. Colin Churcher (directeur général, sécurité ferroviaire, ministère des transports): Il pourrait y avoir également des services de conseil financier ou personnel sur d'autres questions que les problèmes de drogue ou d'alcool.

M. Benjamin: Tout peut être inclus: les problèmes de famille, les problèmes de stress, etc.

M. Robichaud: Je parlais aussi de financement dans mon amendement. Est-ce que nous pouvons l'ajouter ici?

M. Churcher: Je crois que si nous pouvons contrôler les programmes, nous contrôlons du même coup le financement. Nous n'avons pas besoin de dispositions particulières et, comme je l'ai dit, ceci risquerait de poser des problèmes techniques du point de vue de la procédure. Nous pensons que si nous pouvons contrôler les types de programmes utilisés et pousser les compagnies ferroviaires à améliorer leurs programmes, nous déterminons par le fait même la façon dont le financement doit leur être accordé.

M. Robichaud: Je suis d'accord, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, je trouve aussi qu'il ne faudrait pas parler de financement ici car le ministre et le gouvernement risqueraient d'être pris à partie dans des négociations et des discussions entre les chemins de fer et les syndicats. Le programme CSX, par exemple, est presque totalement financé par l'employeur. Les employés donnent des volontaires, des douzaines, et de plus, les membres du personnel syndical travaillant pour le programme d'aide aux employés sont payés par le syndicat—la contribution financière du syndicat s'arrête à peu près là. Ces personnes sont des employés du syndicat.

Mais ceci a fait l'objet de négociations et d'une entente. J'espère qu'il en irait de même au moins pour nos deux principales compagnies ferroviaires. Je suis sûr

[Texte]

Central will come in on it. I do not think we should get involved with the funding end of it at all. If the Minister or the Minister of National Health wanted to provide a grant for a certain project or something like that, I believe he or she would have the authority to do so.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, before we vote on this amendment, could we at the same time look at the recommendation we want to make to the Minister that is an adjunct to this? This is on its own. I think we are on the right track, and I welcome the motion Mr. Robichaud is going to put and will gladly support it. But I would like to see what the other part... where we are talking about the reasonable cause and things like this that we want them to look at. Is it fair to ask for that?

The Chairman: I think it is fair to ask at this time, Mr. Belsher. Again, with the staff's preparation... it did not come from the Chair, but I asked the staff to look at this, and I know they have been in some consultation with members from the opposition parties, and the recommendation that would go along with this, hand in hand, is as follows:

The committee recommends that

- (a) the government, on an urgent basis, develop a comprehensive policy regarding drug and alcohol testing in the workplace;
- (b) the government give the highest priority to the enactment of comprehensive legislation predicated upon that policy; and
- (c) the Minister of Transport ensure that there is provision in this legislation for the alcohol and drug testing of transportation employees after an accident and for reasonable cause where there is paramount concern for safety.

Those are the two areas the Minister wanted us to look at. That is only a suggestion, but I do think with the potential amendment, with this firm recommendation—because it will not be that long a report, other than reporting the bill—that should flag and set out and focus the concern in very clear fashion. It is really a suggestion that the railways and unions get together on it. We put in the bill that they make make regulations on this. Without getting into the definitive problems this issue creates, it leaves it to the unions and the railways to come together; and if they cannot come together, it is certainly the thought of this potential amendment that the Governor in Council, or the Minister, will make recommendations if they are not going to come together.

Mr. Belsher: I am trying to follow up on what the task force the Minister of National Health had on this subject, where it had railway... labour, management, human rights, and National Health and Welfare people. In their recommendations it was my understanding that pre-employment was part of it—which the companies are able to do on their own. That does not have to be in our

[Traduction]

qu'Algoma Central suivra. Je trouve que nous ne devons pas nous occuper du financement. Si le ministre ou le ministre de la santé nationale souhaite accorder une subvention à un certain projet par exemple, il ou elle aurait sûrement le pouvoir de le faire.

M. Belsher: Monsieur le président, avant de voter sur cet amendement, pourrions-nous étudier en même temps la recommandation que nous voulons faire au ministre et qui s'y rattache? Ceci est à part. Je crois que nous sommes sur la bonne voie et j'appuierais avec plaisir la motion que M. Robichaud va présenter. Mais j'aimerais voir ce que l'autre partie... Là où nous parlons de cause raisonnable et de tous les éléments que nous voulons voir pris en considération. Puis-je demander cela?

Le président: Oui, vous pouvez le demander maintenant monsieur Belsher. Je vous rappelle que c'est le personnel qui a préparé cela... Ce n'est pas venu du président mais j'ai demandé au personnel de se pencher sur la question et je sais que les responsables ont consulté les membres des partis d'opposition et la recommandation qui accompagnerait ceci serait la suivante:

Le Comité recommande que

- a) le gouvernement élabore d'urgence une politique globale concernant les contrôles effectués sur les lieux de travail pour détecter la consommation de drogue et d'alcool;
- b) que le gouvernement accorde la plus haute priorité à la promulgation de la loi représentant cette politique et
- c) que le ministre des transports veille à ce que cette loi comporte des dispositions sur les contrôles sur la consommation d'alcool et de drogue effectués sur les employés des compagnies de transport à la suite d'un accident et pour une cause raisonnable lorsque la sécurité est en jeu.

Voilà les deux domaines que le ministre voulait que nous examinions. Ce n'est qu'une suggestion mais il me semble qu'avec cet amendement et cette recommandation ferme—de toute façon, le rapport ne sera pas très long puisqu'il ne fait qu'accompagner le bill—nous pouvons très clairement faire ressortir le problème. C'est en fait une suggestion visant à inciter les compagnies ferroviaires et les syndicats à chercher ensemble une solution. Nous demandons dans le projet de loi que les règlements soient établis sans entrer à l'excès dans les détails; ainsi, les syndicats et les compagnies ferroviaires peuvent étudier la question ensemble et, s'ils ne le font pas, cet amendement permettrait au gouverneur en conseil ou au ministre de formuler les recommandations nécessaires.

M. Belsher: J'essaie de reprendre ce que disais sur ce sujet le groupe de travail du ministre de la santé nationale, le groupe composé de membres des compagnies de chemin de fer, des syndicats, de la direction, des organisations de défense des droits de l'homme, et du ministère de la santé nationale et du bien-être. Il me semble que le pré emploi était mentionné dans les

[Text]

recommendation... but in following an accident, and with reasonable cause.

• 0945

They also suggested there is the possibility of periodic medical check-ups and so on. I know that opens up possibly a can of worms. But by the same token, I think in our recommendation it is not going to be part of the bill, but when it is going to be looked at, let us get the subject all up on the table.

The Chairman: This quite positively reminded the Chair that with a recommendation separate and apart from the bill we could put that recommendation and under our rules ask for a comprehensive response from the government on that recommendation, and then table it as a separate report. That would certainly focus attention and elicit, under the rules, a response from the government. I really do think, Mr. Belsher, in view of the limited evidence we had on this very large issue... I mean, we could be trail-blazers. We could have sat for six months and really come in with something here. But we had the evidence pretty clearly, and we know about the consultative committee, which recommended four areas. I think the government might mention that in the response. But to get this bill moving and through this committee into the House, I really think this addresses the problem as far as the evidence supports what we are suggesting.

That was not well framed, but I think you understand what I am trying to say.

Mr. Belsher: I guess I am just speaking to the recommendation, which is over and above the bill—

The Chairman: It is.

Mr. Belsher: —that I would like us really seriously to consider adding periodic medical check-ups to it as well, as one of the criteria.

The Chairman: Why do we not get through the bill and then come back to the wording of the recommendations or recommendation we want? And this is one area where we want, I think, to make a recommendation—

Mr. Belsher: Yes.

The Chairman: —along the lines I have suggested. But that is not in stone. That is just thrown out. That is what the staff has prepared. If we get through the bill, I really believe we can focus on the recommendation and part of the rules and make sure the government makes a response.

Mr. Belsher: Okay, Mr. Chairman.

[Translation]

recommandations du groupe—ce que les entreprises peuvent faire indépendamment. Ceci ne doit pas figurer dans notre recommandation... mais à la suite d'un accident et avec une cause raisonnable.

Le groupe envisageait également la possibilité de contrôles médicaux périodiques etc. Je sais que ceci nous conduit sur une pente glissante mais, d'ailleurs, ceci figure dans notre recommandation mais ne va pas faire partie du projet de loi; néanmoins, quand la question sera étudiée, il faudrait que tout soit clairement dit.

Le président: Ceci vient de rappeler au président qu'en formulant une recommandation distincte, indépendante du projet de loi, nous pouvons préciser que nous demandons une réponse de la part du gouvernement à la recommandation et la présenter ensuite comme un rapport séparé. Ceci attirerait certainement l'attention et amènerait le gouvernement à répondre. Je crois, monsieur Belsher, étant donné le peu de témoignages que nous avons eus sur cette question très vaste... nous serions vraiment des pionniers. Nous aurions pu passer six mois à étudier le problème pour ensuite présenter quelque chose de valable. Mais nous avons entendu les témoignages et nous savons ce qui a été fait par le comité consultatif qui a fait des recommandations sur quatre points. Le gouvernement mentionnera peut-être cela dans sa réponse. Mais il faut que l'étude du projet de loi avance de façon à le présenter à la Chambre et je crois que ceci règle assez bien le problème dans la limite des témoignages dont nous disposons.

Je ne me suis pas exprimé très clairement mais je crois que vous comprenez ce que j'essaie de dire.

M. Belsher: Je parle seulement de la recommandation qui va au-delà du projet de loi... .

Le président: Oui.

M. Belsher: Je voudrais que nous envisagions sérieusement d'ajouter une mention sur les contrôles médicaux périodiques etc, qui pourrait constituer l'un des critères.

Le président: Pourquoi ne pas d'abord étudier tout le projet de loi puis nous pencher ensuite sur le libellé de nos recommandations? Il est certain que nous voulons formuler une recommandation... .

M. Belsher: Oui.

Le président: ... sur ce sujet, comme je viens de l'expliquer. Mais ce n'est pas définitif. C'est une première idée. C'est ce que le personnel a préparé. Lorsque nous aurons terminé l'étude du projet de loi, nous pourrions nous pencher sur la recommandation et sur certaines des règles et veiller à ce que le gouvernement présente une réponse.

M. Belsher: Très bien, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Robichaud: J'accepte de retirer mon amendement en faveur de l'amendement du gouvernement que vous avez devant vous. J'en fais la proposition.

Le président: Merci, monsieur Robichaud.

Any other discussion on this clause, as potentially amended?

Mr. Robichaud: There are some more amendments to that clause.

Mr. Thacker: We have a government motion that would be first, dealing with line 24 on page 13.

The Chairman: Would you explain that, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we would ask one of the members to move that clause 18 of Bill C-105 be amended (a) by striking out line 24 on page 13 and substituting the following:

tenance of railway equipment, which regulations may embrace, among other things, performance standards;

(b) by striking out line 37 on page 13 and substituting the following:

(iii) minimum medical (including audiometric and optometric)

Mr. Churcher: Mr. Chairman, there are two parts to this. First of all, (a) would just make it a bit more certain that the sorts of rules and regulations that would be covered under this could in fact be performance standards, rather than a straight specification, so we could get away from specifying the very detailed thread-and-a-nut sort of approach rather than specifying the way something should perform.

The second one is a technical one. It was pointed out that we had used the term "optometric", but we also need to ensure that railway staff have a good hearing capability. So we added in the word "audiometric as well".

• 0950

The Chairman: I think it is a pretty clear explanation, short, succinct, and sensible. I like the alliteration.

Amendment agreed to.

Mr. Robichaud: My amendment is the following. I move that clause 18 of Bill C-105 be amended by adding immediately after line 24 on page 13 the following:

(b) respecting environmental impact assessments by railway companies as they relate to the operation or maintenance of line works, and the design, construction, alteration, operation and maintenance of railway equipment.

And by relettering the subsequent paragraphs and any cross-reference thereto accordingly.

[Traduction]

Mr. Robichaud: I agree to withdraw my amendment and to replace it by the government amendment which you have before you. I so move.

The Chairman: Thank you, Mr. Robichaud.

Avez-vous d'autres commentaires sur cet article tel que potentiellement modifié?

M. Robichaud: Il y a d'autres amendements sur cet article.

M. Thacker: Nous avons une motion du gouvernement tout d'abord, portant sur la ligne 16 à la page 13.

Le président: Voulez-vous nous expliquer cela, monsieur Thacker?

M. Thacker: Monsieur le président, nous voudrions demander à l'un des membres du Comité de proposer que l'article 18 du projet de loi C-105 soit modifié par a) substitution, à la ligne 16, page 13, de ce qui suit:

a) régir toute question... notamment en matière de comportement—concernant l'ex. . .

b) substitution, à la ligne 29, page 13, de ce qui suit:

(iii) repos et les normes de santé—notamment d'acuité auditive et visuelle. . .

M. Churcher: Monsieur le président, ceci comporte deux parties. Tout d'abord, dans le a), nous voulons nous assurer que ceci pourrait également s'appliquer à des règles et des règlements régissant des aspects de comportement et pas uniquement des exigences très précises, de façon à pouvoir, au lieu d'adopter une approche très spécifique et détaillée, expliquer la façon dont la tâche devrait être accomplie.

La deuxième partie est d'ordre technique. On nous a signalé que nous avons utilisé le terme «vision», mais nous devons également être sûrs que les employés des chemins de fer ont une bonne acuité auditive. Donc, nous avons ajouté les mots «d'acuité auditive».

Le président: Cette explication me semble tout à fait claire, brève, succincte et raisonnable. J'aime les allitérations.

Modification adoptée.

M. Robichaud: Mon amendement est le suivant. Je propose que l'article 18 du projet de loi C-105 soit modifié par insertion, après la ligne 20, page 13, de ce qui suit:

b) prévoir l'exécution par les compagnies de chemin de fer d'impact sur l'environnement relativement à l'exploitation ou à l'entretien des lignes de chemin de fer ou à la construction, la modification, l'exploitation ou l'entretien du matériel ferroviaire;

Et par les changements de désignation littérale d'alinéas, ainsi que de présentation des renvois, qui en découlent.

[Text]

The Chairman: You are suggesting a brand-new subclause (b).

Mr. Robichaud: That is right. This would be to make sure that there are provisions in there for the Governor in Council to make regulations. He may make regulations. Now, when this was brought up at one time or another—I think it was in the House and then back here in committee—the answer I got was that the environment bill, C-74, would be looking after that. But from my consultations with our expert, Mr. Caccia, it does not.

The Chairman: Which Caccia is that?

Mr. Robichaud: Charles Caccia. You disagree with that, Mr. Chairman?

The Chairman: No, I just wanted to pinpoint who the Caccia was.

Mr. Robichaud: Are we back in business?

The Chairman: Yes, yes. I did not know that was the one you were talking about.

Mr. Benjamin: He is the only one in the House.

The Chairman: He did not say it was in the House, Mr. Benjamin. I thought it might have been one of his researchers. Anyway, let us hear it.

Mr. Robichaud: Are you sure you are ready?

The Chairman: More or less.

Mr. Robichaud: The environmental bill does not give the Minister the authority to alter the proposals—just to review and determine the environmental impact. That clause gives the Minister authority to make regulations to protect the environment in relation to federal works or undertakings. Now, would works by railway companies be considered federal works or undertakings?

The Chairman: I guess the only question, Mr. Thacker, that I would ask, and you may want to ask some others, Mr. Caccia and Mr. Robichaud, is environmental impact involved in the safety of railways? Now, I just throw that out as a devil's advocate type of thing.

Mr. Benjamin: No, but it has to do with public safety.

Mr. Robichaud: It has to do with public safety and it has to do with the use of whatever, you know. . .

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we are opposed to this amendment not because we are opposed to the sentiments in it, but the government has been trying to pull the environmental issues into the Department of Environment to have one Minister speaking for the environment. He has all of his staff of experts. Railways are a federal undertaking and would be covered under that bill.

We have provided Mr. Robichaud with a copy of clause 53 of Bill C-74, which gives to the Governor in Council

[Translation]

Le président: Vous proposez un nouvel alinéa b).

M. Robichaud: C'est juste. Ainsi, nous serions sûrs qu'il existe des dispositions permettant au gouverneur en conseil de formuler des règlements. Il peut adopter des règlements. Lorsque ceci a été soulevé à un certain moment—je crois que c'était à la Chambre et aussi ici en comité—on m'a répondu que ceci serait régi par le projet de loi sur l'environnement, le C-74. Mais d'après ce que m'a dit notre expert, M. Caccia, au cours de nos consultations, ce n'est pas le cas.

Le président: De quel Caccia parlez-vous?

M. Robichaud: Charles Caccia. Vous n'êtes pas d'accord, monsieur le président?

Le président: Non, je voulais simplement savoir de quel Caccia il s'agissait.

M. Robichaud: Nous parlons sérieusement?

Le président: Oui, oui. Je ne savais pas que vous parliez de lui.

M. Benjamin: Il est le seul à la Chambre.

Le président: Il n'a pas dit que c'était à la Chambre, monsieur Benjamin. J'ai pensé que c'était peut-être un de ses chercheurs. De toute façon, nous vous écoutons.

M. Robichaud: Êtes-vous sûr d'être prêt?

Le président: Plus ou moins.

M. Robichaud: Le projet de loi sur l'environnement ne permet pas au ministre de modifier les propositions, il peut simplement les étudier et déterminer l'impact sur l'environnement. Cet article donne au ministre le pouvoir d'établir des règlements pour protéger l'environnement dans le cadre des entreprises fédérales. Est-ce que les ouvrages des compagnies de chemin de fer seraient considérés comme des entreprises fédérales?

Le président: La seule question que j'aurais à poser, monsieur Thacker, et vous voulez peut-être en poser d'autres, monsieur Caccia et monsieur Robichaud, est de savoir si l'impact sur l'environnement est rattaché à la sécurité des chemins de fer? Je me fais un peu l'avocat du diable.

M. Benjamin: Non, mais il s'agit bien de la sécurité du public.

M. Robichaud: Il s'agit de la sécurité du public et aussi de l'utilisation de, enfin vous savez. . .

M. Thacker: Monsieur le président, nous sommes contre cet amendement, non parce que nous ne sommes pas d'accord avec les sentiments qu'il reflète mais parce que le gouvernement essaie de confier toutes les questions d'environnement au ministère de l'Environnement de façon à n'avoir qu'un seul ministre responsable de toute cette question. Il dispose de tout un personnel d'experts. Les compagnies de chemins de fer sont assimilées à des entreprises fédérales et seraient régies par ce projet de loi.

Nous avons remis à M. Robichaud un exemplaire de l'article 53 du projet de loi C-74, qui donne au

[Texte]

the power to make regulations covering this type of business. We honestly believe it has been covered, and our policy preference is to leave it in that one Minister. Having two Ministers trying to pass environmental regulations can only lead to conflict and confusion, and that leads to problems when you are trying to prosecute, etc., etc. We do not really believe it is a safety issue, nor should it be in this bill.

• 0955

Mr. Benjamin: What you are saying is that at the moment there is no specific requirement regarding the design, construction, alteration, operation and maintenance of railway equipment. There is now no specific requirement, either in transportation law or environmental law, for regulations respecting environmental impact. That is not now in place, and what you are saying is what is in Bill C-74 would cover what Mr. Robichaud is trying to cover here.

Mr. Thacker: I am informed that is the case.

Mr. Benjamin: C-74, what bill is that again?

Mr. Thacker: It is the Environmental Protection Act. I would not be surprised if under the existing environmental legislation there are probably general enough clauses, articles and regulations that would cover it. It is probably not being used, but in the Environmental Protection Act they are putting it in.

Mr. Churcher: It is being done on a consultative basis.

Mr. Benjamin: I have one other problem about an omission from this bill. The railways could apply for, and the Minister could approve the design, construction, or alteration of a railway line and new rolling stock and the Department of the Environment knows nothing about it. Should there not be some kind of a requirement, perhaps after consultation with the Department of the Environment, the Minister may make regulations respect environmental impact? There should be some requirement for the railways and the department to inform the Department of the Environment so that they can make their assessment.

Mr. Thacker: Mr. McNeil is of the view that this is covered under the Environmental Protection Act, and if the railways went ahead with that type of construction they would be violating the regulations, and perhaps even the statute itself.

This new act, the Environmental Protection Act, is going to be broadly based and everyone is going to have to know it exists. You will not be able to change your back yard, perhaps. For those reasons, we do not feel it is necessary in this bill.

[Traduction]

gouverneur en conseil le pouvoir de formuler des règlements concernant ce type d'entreprise. Nous croyons sincèrement que la question est ainsi réglée et nous préférons laisser ce sujet à ce seul ministre. Le fait d'avoir deux ministres qui essaient d'adopter des règlements en matière d'environnement ne peut que créer des conflits et confusion et ceci pose des problèmes lorsque l'on essaie d'intenter des poursuites, etc., etc. Il ne s'agit pas vraiment d'une question de sécurité et d'ailleurs, cela ne devrait pas figurer dans ce projet de loi.

M. Benjamin: Vous voulez dire que pour le moment, il n'y a pas d'exigences particulières concernant la concentration, la construction, la modification, l'exploitation ou l'entretien du matériel ferroviaire. Il n'y a pas d'exigences particulières, ni dans la Loi sur les transports, ni dans la Loi sur l'environnement, voulant que des règlements soient adoptés au sujet de l'impact sur l'environnement. Il n'existe rien à l'heure actuelle et vous pensez que les dispositions du projet de loi C-74 correspondraient à ce que M. Robichaud veut faire ici.

M. Thacker: C'est ce que l'on m'a dit.

M. Benjamin: Le C-74, de quel projet de loi s'agit-il encore?

M. Thacker: C'est la Loi sur la protection de l'environnement. Je ne serais pas étonné qu'il y ait dans la Loi actuelle sur l'environnement des dispositions, des articles et des règlements suffisamment larges pour permettre cela. Ce n'est sans doute pas utilisé mais on le précise dans la Loi sur la protection de l'environnement.

M. Churcher: C'est fait sur une base consultative.

M. Benjamin: J'ai une autre question au sujet d'une omission dans ce projet de loi. Il se pourrait que les compagnies de chemin de fer fassent une demande, et qu'elle soit approuvée par le ministre, au sujet de la conception, de la construction ou de la modification d'une ligne de chemin de fer et du matériel ferroviaire sans que le ministère de l'Environnement n'en sache rien. Ne devrait-on pas établir une condition en parlant peut-être de consultation avec le ministère de l'Environnement, après laquelle le ministre pourrait adopter des règlements au sujet de l'impact sur l'environnement. Il faudrait que les compagnies de chemin de fer et le ministère soient tenus d'informer le ministère de l'Environnement pour que celui-ci puisse évaluer la situation.

M. Thacker: M. McNeil estime que ceci est prévu dans la Loi sur la protection de l'Environnement et si les compagnies de chemin de fer entreprenaient ce genre de construction, elles enfreindraient le règlement et peut-être même la loi.

Cette nouvelle loi, la Loi sur la protection de l'Environnement, aura une base très large et personne ne pourra ignorer son existence. Peut-être ne pourriez-vous pas modifier votre propre terrain. C'est pourquoi nous pensons que ceci est superflu dans ce projet de loi-ci.

[Text]

Amendment negated.

Mr. Benjamin: I would like to move that clause 18 of Bill C-105 be amended by striking out line 25 on page 13 and substituting the following:

(b) after consultation with the Canadian Medical Association by the Minister, declaring positions in railway companies. . .

There is a fair amount of alarm and fear that the railways will just arbitrarily start designating positions of all kinds that are not necessarily operating positions. One of the fears, and I think a justifiable one, is that they can expand the whole area of drug and alcohol testing; they can get into other areas such as conditions of work because it is a designated position. Surely there should be a requirement on the railways to consult. I was tempted to put in there "after consultation with the unions and the Canadian Medical Association." I do not think they should be allowed to just designate positions willy-nilly.

• 1000

The Canadian Medical Association has a fairly large group of excellent experts in the whole area of stress, all the different kinds of stress there are. I am quite confident that they will know which positions are stressful, particularly those that have to do with the direct operations of railroads and the maintenance and inspection of equipment and works. I would be interested to know how the government feels about that kind of requirement upon the railways.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, first of all, it is the Governor in Council who will make the regulations. It will not be the railways just suddenly going out and declaring all sorts of positions as critical. The Governor in Council will be declaring those positions, so it will be government officials.

Mr. Benjamin: But I am saying that the Governor in Council will consult with the Canadian Medical Association before declaring them as such. They will get a long list of designations from the railroads, and the Minister can go to the Canadian Medical Association and ask if they think all these positions that the railroads want designated are valid.

Mr. Thacker: Yes, but you are saying that they have to consult with the CMA. I am saying that as a matter of policy they would consult not only with the CMA but all sorts of people in the community; and indeed it will be the policy, once this bill comes in, to use the consultative committee to look at that type of thing.

I guess I am saying to you that I do not think it is necessary; indeed, it is more a restriction. You are specifically saying the CMA. But there are all sorts of other people—perhaps the municipalities; perhaps optometrists, chiropractors; all sorts of things. When you start to set out one, do you exclude all the rest?

[Translation]

Modification rejetée.

M. Benjamin: Je voudrais proposer que l'article 18 du projet de loi C-105 soit modifié par substitution, à la ligne 21, page 13, de ce qui suit:

b) après que le ministre aura consulté l'Association médicale du Canada à cet égard, prévoir la classification de certains

Certains redoutent que les compagnies de chemin de fer ne décident arbitrairement de désigner toutes sortes de postes qui ne sont pas nécessairement des postes opérationnels. On craint en particulier, et ce me semble justifié, que les mesures de contrôle de la consommation de drogues et d'alcool ne soient intensifiées; on pourrait toucher d'autres domaines comme les conditions de travail parce qu'il s'agit d'un poste désigné. Il faudrait obliger les compagnies de chemin de fer à consulter une autre partie. J'ai eu envie de dire «après consultation avec les syndicats et l'Association médicale canadienne». Je trouve qu'elles ne devraient pas avoir le droit de désigner des postes comme bon leur semble.

L'Association médicale canadienne dispose de nombreux experts excellents dans le domaine du stress, sur toutes les catégories de stress. Je suis sûr qu'ils pourront définir quels sont les postes les plus durs, particulièrement ceux qui se rapportent à l'exploitation proprement dite des chemins de fer et à l'entretien et l'inspection du matériel et de l'équipement. J'aimerais savoir ce que pense le gouvernement de ce type d'exigence imposée aux compagnies de chemin de fer.

M. Thacker: Tout d'abord, monsieur le président, c'est le Gouverneur en conseil qui établit les règlements. Ce ne sont pas les compagnies ferroviaires qui, tout d'un coup, déclarent que toutes sortes de postes sont d'une importance critique. C'est le Gouverneur en conseil et donc, des fonctionnaires du gouvernement, qui choisiront ces postes.

M. Benjamin: Je dis que le Gouverneur en conseil doit consulter l'Association médicale canadienne avant de décider. Il recevra une longue liste de postes désignés des compagnies ferroviaires et le ministre peut aller demander à l'Association médicale canadienne si toutes ces désignations de postes se justifient.

M. Thacker: Oui, mais vous dites qu'il faut consulter l'AMC. Je dis que c'est une question de politique et qu'il faudrait consulter, non seulement l'AMC, mais toutes sortes de gens; et ce sera d'ailleurs la politique, une fois le projet de loi adopté, de demander au comité consultatif de se pencher sur ce genre de chose.

Ceci revient à dire que ce n'est pas nécessaire; en fait, c'est plutôt une restriction. Vous précisez l'Association médicale canadienne. Mais il y a bien d'autres groupes—peut-être les municipalités; peut-être les optométristes, les chiropracteurs, etc. En distinguant un groupe, n'excluez-vous pas les autres?

[Texte]

I can say to you definitively that the policy under the bill will be to consult broadly, as is the case, as well as use the consultative committee. So I think your amendment is probably unnecessary.

The Chairman: The position of the government, as I understand it, is that this narrows the consultative process, even with all the good intent and goodwill that Mr. Benjamin may have. Is that a fair summary?

Mr. Thacker: I am sure the officials would consult with a broad range of people, in any event. This just sets out one that has to be consulted. I do not think it is necessary.

The Chairman: And thereby, under an old Latin phrase, and I forget that you used to be a lawyer too, something like *multo excludo* type of thing—if you singularize one you exclude the others.

Mr. Brightwell: I would like to speak just for a moment from the standpoint of a medical association. I worked in the veterinary association. I doubt very much whether the medical association would want to take this on as a responsibility. I think we are bringing a volunteer group into a law in a way they may or may not want to participate and may or may not be organized to do so. I think this amendment should be defeated.

Mr. Benjamin: It is just more consultation.

The Chairman: There is obviously going to be consultation—

Mr. Benjamin: They can say no, they do not want to.

Amendment negated.

Clause 18 as amended agreed to.

Clauses 19 and 20 agreed to.

On clause 21—*Uniformity of rules*

The Chairman: We have an amendment by Mr. Benjamin. It reads that clause 21 of Bill C-105 be amended by striking out lines 1 to 3 on page 18 and substituting the following: “way company, the Minister shall”. What does that do?

• 1005

Mr. Benjamin: Just let me find my place here.

The Chairman: Are you not changing “may” to “shall”?

Mr. Benjamin: I am striking out lines 1 to 3, and then it would read:

way company, the Minister shall ensure that those rules are uniform with rules dealing with a like matter and applying to other railway companies.

That is to ensure that the operating rules are uniform throughout the industry, no matter which railway it is.

[Traduction]

Je puis vous assurer que le gouvernement aura une politique de consultation très large et utilisera le comité consultatif. Par conséquent, votre amendement me semble superflu.

Le président: Si j'ai bien compris, le gouvernement considère que ceci ne fait que limiter le processus de consultation, malgré les bonnes intentions et la bonne volonté de M. Benjamin. Ai-je bien résumé votre position?

M. Thacker: Je suis sûr que les fonctionnaires essaieraient de consulter de toute façon toute une gamme de personnes. On ne mentionne qu'un seul groupe à consulter. Ce me semble superflu.

Le président: Et donc, selon une vieille phrase latine, et j'oublie que vous étiez aussi avocat, du genre *multo excludo*—si l'on distingue un groupe, on exclut les autres.

M. Brightwell: Je voudrais faire un commentaire du point de vue de l'Association médicale. J'ai travaillé à l'Association vétérinaire. Je ne suis pas sûr du tout que l'Association médicale accepte cette responsabilité. Nous faisons intervenir dans une loi un groupe bénévole qui ne veut peut-être pas participer et qui n'est peut-être pas organisé comme il convient pour le faire. Cet amendement devrait être rejeté.

M. Benjamin: C'est pour augmenter les consultations.

Le président: Manifestement, il y aura des consultations. . .

M. Benjamin: Ils peuvent refuser.

Modification rejetée.

L'article 18 tel que modifié est adopté.

Les articles 19 et 20 sont adoptés.

Sur l'article 21—*Uniformité*

Le président: Nous avons une proposition d'amendement de M. Benjamin. Il demande que l'article 21 du projet de loi C-105 soit modifié par substitution, aux lignes 26 et 27, page 17, de ce qui suit: «le ministre veille à leur uniformité avec les règles à». Que voulez-vous faire?

M. Benjamin: Attendez que je trouve l'endroit.

Le président: Est-ce que vous transformez une possibilité en obligation?

M. Benjamin: Je supprime une partie des lignes 26 et 27 de façon à dire:

«Le Ministre veille à leur uniformité avec les règles à objet comparable applicables aux autres compagnies de chemin de fer.»

Ainsi, nous serions sûrs que les règles sont uniformes dans toute l'industrie, quelle que soit la compagnie.

[Text]

The Chairman: Please explain. You are taking out "reasonable and practicable". What is the purpose of this, Mr. Benjamin, in your own interpretation?

Mr. Benjamin: I am assuming that they are going to be reasonable and practicable. They have been generally that way all these hundred and some years, through a uniform code of operating rules. The other reason why I want to delete those is that one man's reason is another man's unreason, or one man's practicality is not another man's, and I worry that there will be a tendency to be on the low side of that, and what the railways consider reasonable and practicable may hold sway over what maybe the Minister or many others think is reasonable and practicable.

I think it is too permissive the way it reads. That reasonable and practicable thing just weakens what we want to see done and what the Minister would like to do.

Mr. Robichaud: The French part is not as strong as the English version, is it? They say *compte tenu des circonstances*. So if we were to agree to Mr. Benjamin's amendment then it would make the two sides more. . .

Mr. Thacker: I think the members need to look at the whole of clauses 19 and 20. There are over 20 types of railways in this country and they range from small shunting operations to the two big main-line operations. Clauses 19 and 20 set out that each railway will have to set out its rules and they can be unique to that particular railway. Clause 21 says:

21. In establishing, under section 19 or 20, rules applying to a particular railway company or in deciding, under section 19 or 20, whether to approve rules formulated or revised by, and applying to, a particular railway company, the Minister shall, to the extent that it is, in the opinion of the Minister, reasonable and practicable to do so, ensure that those rules are uniform with rules dealing with. . . other. . . companies.

So it just seems to me it is absolutely necessary that the Minister have that flexibility. The import of this clause 21 is to try to make them uniform, but clauses 19 and 20 deal with over 20 types of different railways and they each have to come up with their rules.

What Mr. Benjamin is saying is that there should be no flexibility at all, that whether you are a small shunting operation in the north somewhere or if you are the main-line CP they have to be exactly the same, and we just do not think that is reasonable.

The Chairman: Mr. Thacker, what about the suggestion of Mr. Robichaud that we incorporate a changed suggestion of Mr. Benjamin's that under the circumstances it conform to the French wording?

Mr. Thacker: I think the reason it is different is that all of our bills now are being drafted from whole cloth.

[Translation]

Le président: Je vous en prie, expliquez-moi. Vous supprimez «compte tenu des circonstances». Dans quel but, d'après vous?

M. Benjamin: Je suppose que l'on tiendra compte des circonstances. Elles sont les mêmes depuis quelque 100 ans grâce à un code uniforme de règles d'exploitation. En outre, je veux supprimer cela parce que l'interprétation de l'un diffère de l'interprétation de l'autre et je crains que l'on ait tendance à ne pas insister suffisamment et à donner plus de poids à l'interprétation des compagnies de chemin de fer qu'à celles du ministre ou d'autres.

Le texte ne me semble pas assez restrictif. Cette précision ne fait qu'affaiblir la disposition et limiter le ministre.

M. Robichaud: La version française n'est pas aussi catégorique que la version anglaise, n'est-ce pas? On y dit «compte tenu des circonstances» par conséquent, si nous acceptons l'amendement de M. Benjamin, les deux versions seraient plus. . .

M. Thacker: Il faut voir l'ensemble des articles 19 et 20. Il y a plus de 20 types de compagnies ferroviaires dans ce pays et elles vont de la plus petite à la plus grande. Les articles 19 et 20 précisent que chaque compagnie devra établir ses propres règles et qu'elles pourront lui être particulières. L'article 21 stipule ceci:

21. Dans l'établissement ou la probation de règles à l'égard d'une compagnie de chemin de fer au titre de la présente partie, le ministre veille, compte tenu des circonstances, à leur uniformité avec les règles à objet comparable applicables aux autres compagnies de chemin de fer.

Il me semble essentiel que le ministre dispose de cette flexibilité. L'article 21 permet d'assurer l'uniformité mais les articles 19 et 20 portent sur les 20 types de compagnies et chacune doit établir ses règles.

M. Benjamin voudrait en fait enlever toute souplesse et exiger des compagnies, qu'il s'agisse d'une petite entreprise d'aiguillage perdue dans le Nord ou du CP, qu'elle soit exactement pareille; pour nous, ce n'est pas raisonnable.

Le président: Et que pensez-vous de la suggestion de M. Robichaud d'adopter une suggestion analogue à celle de M. Benjamin mais un peu différente de façon à ce qu'elle se rapproche de la version française?

M. Thacker: Les deux versions sont différentes parce que maintenant, les projets de loi sont tous rédigés indépendamment.

[Texte]

The Chairman: We know that; we have heard that in Bill C-72.

Mr. Thacker: So the Justice Department experts are saying that the French version, to the French culture and mind and under the French language, implies exactly what the English version is saying to the English culture. I do not know; I have no idea about that, but that is the theory.

• 1010

The Chairman: But where we could use the same words in English that are quite clear in French and still leave some flexibility under the circumstances, what would be the problem with that?

Mr. Thacker: I have no objection to that at all, Mr. Chairman, if we can actually come up. . .

Mr. Benjamin: Mr. Thacker, if you have a uniform set of rules that applies to all the railroads and if you have a switching operation. . . Quebec North Shore has a very limited operation, one commodity only. Ontario Northland, B.C. Rail and Algoma Central are very similar; in fact, I think they do use the same UCOR as the two major railways.

So you have really five major railways. If you have a broad section of uniform rules, the rules that do not apply to a switching operation will not apply to that little railroad. There will be some operations that the little railroad does not do, and any rules regarding that do not apply to them because they do not do those kinds of operations. Your little switching operations do not get into long-haul, fast-freight operations, for example, so any rules that apply to that would not apply to your little switching operations.

The Chairman: Mr. Benjamin, what you say is very correct, and I am just trying to suggest that I think you could get the same purpose by incorporating the words "under the same circumstances" or whatever, as Mr. Robichaud mentioned: shall, under the circumstances—which may differ—do (a), (b), (c) and (d). That leaves some flexibility—

Mr. Benjamin: My amendment read:

way company, the Minister shall, under the circumstances, ensure that

The Chairman: That is right.

Mr. Benjamin: I am quite willing to do that: "under the circumstances".

The Chairman: If you are prepared to withdraw your amendment and move that verbally, I will call the question.

Mr. Brightwell: Mr. Chairman, maybe I should not be speaking because I am an interloper here, but I find the French version deficient and the English version right. I

[Traduction]

Le président: Nous savons cela; nous l'avons vu pour le projet de loi C-72.

M. Thacker: Les experts du ministère de la Justice considèrent que la version française a exactement, pour la culture et l'esprit français et dans la langue française, le même sens que la version anglaise pour la culture anglaise. Je ne sais pas; je ne peux pas juger, mais c'est la théorie.

Le président: Mais si nous utilisons dans la version anglaise les mêmes termes qu'en français, qui sont assez clairs, tout en laissant une certaine marge de manoeuvre dans les circonstances, y aurait-il un problème?

M. Thacker: Je n'y vois aucune objection, monsieur le président, si nous pouvons vraiment. . .

M. Benjamin: Monsieur Thacker, si l'on applique une série de règles uniformes à toutes les compagnies ferroviaires et si l'une d'entre elles exploite une gare de triage. . . La Quebec North Shore est une entreprise très restreinte qui s'occupe du transport d'une marchandise uniquement. Il en va de même pour la Ontario Northland, B.C. Rail et Algoma Central; en fait, elles sont assujetties aux mêmes règles que les deux grandes sociétés ferroviaires.

Il y a donc en réalité cinq grandes sociétés ferroviaires. Si l'on adopte un grand nombre de règles uniformes, celles qui ne s'appliquent pas à une gare de triage ne s'appliqueront pas à cette petite compagnie de chemins de fer. Il y aura certains services que celle-ci n'exploitera pas et elle sera donc exemptée de toutes les règles s'appliquant à ce genre d'activité. La petite société de triage ne s'occupe pas du transport de marchandises sur longue distance, par exemple, de sorte qu'elle sera exemptée des règles s'appliquant à ce genre d'activité.

Le président: Monsieur Benjamin, ce que vous dites est tout à fait vrai et je pense que l'on pourrait atteindre le même objectif en insérant dans la version anglaise l'expression "under the same circumstances" ou autre, comme l'a signalé M. Robichaud. Cela donnerait donc: veille, compte tenu des circonstances—qui peuvent varier—à a), b), c) et d). Cela laisse une certaine latitude.

M. Benjamin: Voici le libellé de mon amendement: veille, compte tenu des circonstances,

Le président: C'est exact.

M. Benjamin: Je suis tout disposé à y ajouter l'expression «compte tenu des circonstances» qui se trouve déjà dans la version française.

Le président: Si vous êtes disposé à retirer votre amendement et à proposer cette motion de vive voix, je la mettrai aux voix.

M. Brightwell: Monsieur le président, je ne devrais peut-être pas intervenir car je suis un intrus parmi vous, mais la version française me paraît imparfaite,

[Text]

think we should be looking in the other direction to bring the French version up. In my mind, "under the circumstances" does not say what we want to say, and I think it should be left in the English version.

Mr. Benjamin: I am afraid that I agree with my colleague. In my mind, it tends to weaken rather than strengthen the clause, but I do not know what would be in the mind of the francophone.

The Chairman: We are going to hear from one. Mr. Gray.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Thank you. I will try to speak English, Mr. Chairman.

I was listening to what Mr. Thacker said on behalf of the government, and if the translation from the French, as Mr. Robichaud has suggested, comes out "under the circumstances"... I am not a lawyer, and I do not have a Ph.D. in English; but I could translate "under the circumstances" in English as meaning that in the opinion of the Minister it is reasonable and practical to do so. So we should just take the French text and put it in proper English. We must have a lawyer somewhere on the Hill, sir, that could put it in.

The Chairman: Mr. Brightwell has mentioned his point. To me, "under the circumstances" is so wide that it is certainly flexible and covers a multitude of things, including the specifics to which Mr. Benjamin has taken objection. It takes out the specifics and leaves it general, to cover the variety of situations that might arise.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, "under the circumstances" means nothing to me as a...

The Chairman: But it is in French.

Mr. Thacker: No, I mean in the English. If we are proposing to change the English section to put "The Minister shall, under the circumstances, ensure that those rules are uniform", that means nothing to me at all.

An hon. member: Yes, it is not very good English.

Mr. Thacker: But in English this does mean something to me:

The Minister shall, to the extent that it is reasonable and practical to do so, ensure that all the rules are uniform

That means something to me, and it is crystal clear.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, as I mentioned, "under the circumstances" can be interpreted as being reasonable and practical to do so. We are arguing over semantics, I believe.

Mr. Robichaud: Reasonable and practical are the same.

[Translation]

contrairement à la version anglaise. Nous devrions faire le contraire et modifier la version française en conséquence. A mon avis, «compte tenu des circonstances» ne veut pas dire ce que nous essayons de dire, et il faudrait laisser la version anglaise telle quelle.

M. Benjamin: Je suis bien d'avis avec mon collègue. A mon avis, cela affaiblit l'article au lieu de le renforcer, mais je ne sais pas ce qu'en pensera un francophone.

Le président: Nous allons savoir ce que l'un d'entre eux en pense. Monsieur Gray, vous avez la parole.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je vais m'efforcer de parler anglais, monsieur le président.

J'ai écouté ce qu'a dit M. Thacker au nom du gouvernement et, si la traduction du français, comme l'a dit M. Robichaud, donne en anglais «under the circumstances»... Je ne suis pas avocat et je n'ai pas non plus de doctorat en anglais, mais je pourrais interpréter l'expression «under the circumstances» comme voulant dire, en anglais, «in the opinion of the minister it is reasonable and practical to do so». Il suffit donc de reprendre la version française et de la remettre en bon anglais. Il doit bien se trouver sur la Colline un avocat en mesure de le faire.

Le président: M. Brightwell a fait valoir son argument. A mon avis, l'expression «under the circumstances» a une portée si vaste qu'elle s'applique sans aucun doute à une foule de choses, et notamment au point précis auquel s'oppose M. Benjamin. Cela donne à la disposition une portée plus générale, de sorte qu'elle puisse s'appliquer aux diverses situations qui surgiront.

M. Thacker: Monsieur le président, à mon avis, «under the circumstances» ne veut rien dire...

Le président: L'expression se trouve dans la version française.

M. Thacker: Non, je veux dire en anglais. Si nous proposons de modifier la version anglaise de la façon suivante: «The minister shall, under the circumstances, ensure that those rules are uniform», cela ne veut rien dire à mon avis.

Une voix: En effet, ce n'est pas du très bon anglais.

M. Thacker: Mais par contre, la phrase suivante, en anglais, veut dire quelque chose selon moi:

The Minister shall, to the extent that it is reasonable and practical to do so, ensure that all the rules are uniform

Le sens de cette phrase est parfaitement clair à mes yeux.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je le répète, l'expression «under the circumstances» peut vouloir dire qu'il est raisonnable et pratique d'agir ainsi. Nous discutons d'après moi d'une question de sémantique.

M. Robichaud: «Reasonable» et «practical» veulent dire la même chose.

[Texte]

Mr. Thacker: Yes, but only in the daylight.

• 1015

The Chairman: Any further discussion?

Mr. Thacker: I really think we are dealing with Mr. Benjamin's amendment where he wants to delete the words "to the extent that it is, in the opinion of the Minister, reasonable and practical to do so". I am arguing against the amendment that would take out those words because I believe—given the circumstance of the industry—there may be situations where the rules cannot be absolutely uniform for every railway, in every circumstance, at all times.

The Chairman: I understand, but should we not look at the French translation? Surely it is competent to put in the French text the same thing we put in the English text. As a layman, I find it a little difficult that under the circumstances there cannot be the same wording in French.

Mr. Thacker: We have Mr. Paul Royer from the Department of Justice. Maybe the committee would hear him, because there is no doubt that under the new method of drafting, the French versions are always substantially shorter than the English. It is going back to the civil code where they put in the concept and it is developed by the courts.

As an anglophone, I do not know anything about that at all. I was part of the Justice Committee when we accepted that change in principle in drafting, and all the statutes under the new revision are drafted that way. I think as committee members we have to accept the assurance from the Department of Justice lawyers that the French implies the same sentiment as the English.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Thacker, if the French version is left the way it is, do I understand you to say that in a court of law the English version of the same clause, in conjunction with the French translation, would be determined to be reasonable and practical to do so? Is that what you are saying?

Mr. Thacker: In substance, yes.

Amendment negatived.

Clauses 21 to 23 inclusive agreed to.

On Clause 24—*Regulations*

Mr. Robichaud: I move clause 24 of Bill C-105 be amended by adding immediately after line 12 on page 20 the following:

- (iii) the use of alternatives to chemical pesticides under subsections (i) and (ii).

I think this is one place where Bill C-74 does not cover pesticides. I think it would be very important for the protection of the public to have this clause included.

[Traduction]

M. Thacker: Oui, mais seulement en plein jour.

Le président: D'autres commentaires?

M. Thacker: A mon avis, nous examinons l'amendement de M. Benjamin visant à supprimer la phrase *to the extent that it is, in the opinion of the Minister, reasonable and practical to do so*, dans la version anglaise. Je m'oppose à un amendement de ce genre parce que d'après moi—étant donné les conditions dans lesquelles fonctionne l'industrie il peut arriver que les règles ne puissent pas s'appliquer uniformément à toutes les compagnies ferroviaires, quelles que soient les circonstances et à tout moment.

Le président: Je comprends mais ne devrions-nous pas examiner la version française? Il faudrait certainement y inclure la même phrase que dans la version anglaise. Étant un profane, j'ai du mal à comprendre, que «compte tenu des circonstances» ne soit pas revêtu de la même façon en français et en anglais.

M. Thacker: Le Comité pourrait peut-être demander à M. Paul Royer du ministère de la Justice, de comparaître, car il est évident qu'en vertu de la nouvelle méthode des lois, la version française est toujours beaucoup plus courte que la version anglaise. On en revient au code civil où ce principe à vu le jour et les tribunaux sont en train de le répandre.

En tant qu'anglophone, c'est une chose qui m'échappe totalement. J'ai siégé au Comité de la justice lorsqu'il a accepté ce changement de principe dans les méthodes de rédaction et toutes les lois sont désormais rédigées de cette façon. En tant que membre du Comité, nous devons accepter l'assurance des avocats du ministère de la Justice selon laquelle la version française veut dire la même chose que la version anglaise.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur Thacker, si la version française reste telle quelle et si j'ai bien compris ce que vous dites, un tribunal saisi d'une telle question considèrera que la version anglaise du même article, de concert avec la version française, signifie raisonnable et pratique? Est-ce bien ce que vous nous dites?

M. Thacker: En gros, oui.

L'amendement est rejeté.

Les articles 21 à 23 inclus sont adoptés.

Article 24—*Règlements*

M. Robichaud: Je propose que l'article 24 du projet de loi C-105 soit modifié par substitution à la ligne 37, page 19 de ce qui suit:

- (iii) ainsi que l'emploi de solutions de rechange aux agents chimiques pour ces opérations;

A mon avis, il s'agit là d'un secteur où l'utilisation des pesticides n'est pas réglementée en vertu du projet de loi C-74. Je pense qu'il importe d'inclure cette disposition pour protéger le public.

[Text]

The Chairman: This is another Caccia suggestion.

Mr. Robichaud: This is a Robichaud suggestion, Mr. Chairman.

The Chairman: A Robichaud suggestion and Caccia is the father. No, no, of course you are the father. Anyway, you do not want to use chemicals. Is that right?

Mr. Robichaud: I think chemical pesticides are being used too freely, and I think we should make an effort to use alternatives whenever we have a chance.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the whole import of subclause 24.(1) is:

(1) The Governor in Council may make regulations

(a) respecting

(i) the control or prohibition of the construction or alteration, or

(ii) the control of the maintenance

That really relates to railway safety. This amendment does not relate to railway safety. It is again more of an environmental consideration. Not only are the railways subject now to the new Environmental Protection Act, but there are provincial regulations, there are municipal regulations. I would think Mr. Robichaud might want to go beyond pesticides. I mean, it is really the herbicides that are—

• 1020

Mr. Robichaud: If we continue on paragraph 24.(1)(e), the Governor in Council may make regulations respecting:

(i) the removal of anything, including trees or brush, that might, by obscuring clear vision either of a road or of a line of railway, constitute a threat to safe railway operations, and

(ii) the removal of weeds that are on or along lines of railway;

So this would just... You know, you may make regulations regarding the use of alternatives to chemical pesticides. You "may". This would just be a guarantee that we make every effort to use alternatives to chemical pesticides. It does not take anything away from that clause. I think it just strengthens it when you look at the environment. And this would be for the protection of the public.

Mr. Thacker: I think this subparagraph (ii), though, deals with non-railway operations, does it not, affecting railway safety? It would let us get regulations covering off-railway property which are under municipal and provincial and...

[Translation]

Le président: Encore une proposition à la Caccia.

M. Robichaud: Non, monsieur le président, celle-ci est de moi.

Le président: Une proposition de Robichaud dont l'auteur est Caccia. Non, bien entendu, c'est vous qui en êtes l'auteur. De toute façon, vous voulez empêcher l'utilisation de produits chimiques. C'est bien cela?

M. Robichaud: A mon avis, on utilise trop souvent les agents chimiques comme pesticides et nous devrions faire un effort chaque fois que possible pour recourir à des solutions de rechange.

M. Thacker: Monsieur le président, le paragraphe 24.(1) porte que:

(1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir:

a) la construction,

(i) interdire la construction ou la modification

(ii) La modification et l'entretien de bâtiments.

Cette disposition porte véritablement sur la sécurité ferroviaire, mais ce n'est pas le cas de l'amendement à l'étude. Il s'agit là encore davantage d'une question d'environnement. Non seulement les compagnies ferroviaires sont assujetties à la nouvelle Loi sur la protection de l'environnement, mais il existe en outre des règlements provinciaux et municipaux. Je pense que M. Robichaud ne veut pas se limiter aux pesticides, car se sont en réalité les herbicides qui...

M. Robichaud: Plus loin, à l'alinéa 24.(1)e), on peut lire que le gouverneur en Conseil peut, par règlement, régir:

(i) l'enlèvement de toute chose, notamment les arbres et broussailles, risquant de compromettre la sécurité ferroviaire du fait qu'elle réduise la visibilité, et l'enlèvement de plantes nuisibles sur la voie ferrée ou aux abords de celle-ci;

Cela ne ferait donc... Vous savez, on peut, par règlement, régir l'emploi de solutions de rechange aux agents chimiques. On «peut». Cet amendement constituerait une garantie que nous ferons tout notre possible pour recourir en priorité à des solutions de rechange. Cela ne retire rien à l'article actuel. L'amendement ne fait que le renforcer sur le plan de la protection de l'environnement. Et cette disposition protégera le public également.

M. Thacker: La dernière partie de cet alinéa, toutefois, porte sur les opérations non ferroviaires susceptibles d'influer sur la sécurité ferroviaire? On en arriverait à adopter des règlements s'appliquant aux terrains situés hors de l'emprise des chemins de fer qui relèvent des autorités municipales et provinciales...

[Texte]

Mr. Angus: Mr. Chairman, what is the safety aspect of removing weeds?

Mr. Benjamin: Also a brakeman getting off a caboose and his knees are knee-deep in weeds. Getting off a moving train, he goes ass over tea kettle.

Mr. Chairman, I would urge Mr. Robichaud to include pesticides and herbicides. In the case of pesticides, when we have had a grasshopper plague, I think two out of the last four years out west, by way of cultivation and spraying the farmer controls and hopefully eliminates the grasshoppers. But along the railroad right-of-way, they are breeding in hordes. Then they go over the right-of-way and into farmers' fields.

In the case of herbicides, it has been known to happen that the railway is spraying the right-of-way and the track for weeds, the wind comes up, blows over onto a guy's strawberry patch or apples trees or something and they are killed too.

I think it is a good amendment, and I would urge Mr. Robichaud to include herbicides as well as pesticides, because they should be used. They have been, and we will likely continue to want to use them. All this does is ask them to look at using alternatives.

Mr. Brightwell: Mr. Chairman, if I may appear from my aspect of agriculture, I work regularly. . . We have this little fight about terminology on a regular basis. I can assure you that pesticides covers everything that you want to cover and there is no need to differentiate between the two. We have this on a regular basis, and I know pesticides is very adequate.

Mr. Benjamin: Yes, a little growth of poplar trees—

Mr. Robichaud: So you agree with me then.

Mr. Brightwell: I am saying do not fight over pesticides and herbicides, because you are just playing with words. Pesticides is adequate.

The Chairman: I do not really see a problem here in the sense that it is the Governor in Council who may make regulations on different matters. And the amendment is "may make recommendations on the use of alternatives to chemical pesticides", under subclauses (1) and (2). So I do not really see where that is too restrictive on what the Minister or the Governor in Council may decide to do. And in the event that it is proper to use pesticides for whatever the situation is, grasshoppers or locusts or whatever, he may do that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, at the same time, in a previous clause we said that with Bill C-74 it was covered under the environment

[Traduction]

M. Angus: Monsieur le président, en quoi l'enlèvement des mauvaises herbes influe-t-il sur la sécurité?

M. Benjamin: Il peut arriver qu'un serre-freins descende d'un fourgon de queue et se trouve enfoncé jusqu'au genou dans les mauvaises herbes. En descendant d'un train en marche, il se casse la figure.

Monsieur le président, j'invite instamment M. Robichaud à inclure les pesticides et les herbicides dans son amendement. Lorsque nous avons eu une invasion de sauterelles au cours de deux des quatre dernières années dans l'Ouest, sauf erreur, les agriculteurs ont réussi à les maîtriser et même à s'en débarrasser en utilisant des pesticides. Toute fois, le long de l'emprise ferroviaire, elles s'accumulent en grand nombre. Puis elles traversent l'emprise et accèdent aux champs des agriculteurs.

En ce qui concerne les herbicides, comme chacun sait, il est arrivé que la compagnie ferroviaire déverse des produits sur l'emprise et les voies pour se débarrasser des mauvaises herbes, et qu'à cause du vent, le produit se répande dans un champ de fraises, un verger de pommes ou autres et que ces plantes soient détruites en même temps.

L'amendement est valable, à mon avis, et j'exhorte M. Robichaud à y inclure aussi les herbicides, car il faut les utiliser. On l'a fait par le passé et nous continuerons vraisemblablement à le faire. L'amendement vise simplement à demander aux responsables d'avoir recours si possible à des solutions de rechange.

M. Brightwell: Monsieur le président, si je puis donner mon point de vue de l'agriculture, je travaille régulièrement. . . Nous avons régulièrement cette petite discussion sur des questions de terminologie. Je puis vous assurer que le terme pesticide s'applique à tous les produits pensables et imaginables et qu'il est inutile d'établir la distinction. La question revient régulièrement sur le tapis et je sais que la définition de pesticide est suffisamment vaste.

M. Benjamin: Oui, de jeunes pousses de peupliers. . .

M. Robichaud: Vous êtes donc d'accord avec moi.

M. Brightwell: Je vous demande de ne pas vous disputer au sujet des pesticides et des herbicides car ce n'est qu'une question de terme. L'emploi de pesticides suffit amplement.

Le président: Je ne vois pas où est le problème puisque le gouverneur en Conseil peut régir diverses questions par règlement. L'amendement prévoit qu'il peut faire des recommandations sur l'emploi de solutions de rechange aux agents chimiques pour ces opérations. Je ne vois vraiment pas en quoi il risque de restreindre le pouvoir décisionnaire du ministre ou du gouverneur en Conseil. Au cas où l'emploi d'agents chimiques soit nécessaire pour résoudre un problème quelconque, par exemple une invasion de sauterelles, il peut le faire.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, en même temps, nous avons déclaré dans un article précédent que cette question était

[Text]

act, or will be covered. And I would ask the question to Mr. Thacker, with this amendment that we have here, would that not also be covered under the new environment act?

Mr. Thacker: We think it will be, Mr. Chairman, but again it is not a type of issue that I can get too exercised about, because it is a (d) and (c) and he may do it. And maybe we should have it there just so that if somebody else does not do it, municipally or provincially, then the federal Minister can jump in if he wishes.

The Chairman: It brings greater certainty to the situation.

Mr. Thacker: It gives him another arm with which to oppress people. That is the nature of our job. We spend hours and hours putting in sections that give Ministers and bureaucrats more power to oppress us.

• 1025

The Chairman: I will not touch that!

Mr. Taylor: I do not think we cannot be too careful in regard to the use of pesticides. I saw some pretty serious indications of this when I was in highways. Although instructions had gone out, road crews would use 2,4-D and other pesticides when the wind was blowing. They did not think the wind was serious enough.

We had a lawsuit in one case, where the railway alongside a place where vegetables and strawberries and so on were grown. That man had a terrific loss because our crews were careless and the wind destroyed the crop. At the time, I issued an instruction that they were not to use pesticides if the wind was blowing at all.

We cannot be too careful. Anything we put in that is going to encourage more care is good.

The Chairman: Let us stop the wind blowing here in the discussion and come to a vote. In view of Mr. Taylor's and all the other contributions, I do not see how this could be clearer or more certain, and it is still "the Governor In Council may..." I am calling the amendment with the wording "chemical pesticides". Mr. Brightwell says that covers the waterfront.

Mr. Benjamin: I am not so certain about that. Since when is a row of beautiful wild rose bushes a pest? Yet they have to be gotten rid of.

Mr. Belsher: If in the wrong place, it is a pest.

[Translation]

visée par les dispositions de la Loi sur l'environnement, le C-74, ou qu'elle le sera. Je pose à nouveau la question à M. Thacker: la nouvelle Loi sur l'environnement ne s'applique-t-elle pas déjà à la question sur laquelle porte l'amendement à l'étude?

M. Thacker: Sans doute que si, monsieur le président mais là encore, je ne connais pas bien la question car le gouverneur en Conseil a ces pouvoirs en vertu des dispositions du projet de loi. Nous devrions peut-être y inclure celle-ci pour permettre au ministre d'intervenir, s'il le désire, au cas où une municipalité ou un gouvernement provincial ne le fasse pas.

Le président: C'est une forme de garantie supplémentaire.

M. Thacker: Cela lui donne un autre moyen d'opprimer les gens. Voilà en quoi consiste notre travail. Nous passons des heures à prévoir des articles qui donnent plus de pouvoir absolu aux ministres et aux bureaucrates.

Le président: C'est une question dont je m'abstiendrais de parler!

M. Taylor: On ne saurait être trop prudents à l'égard de l'emploi des pesticides. J'en ai vu des preuves sérieuses lorsque je travaillais au ministère de la Voirie. Malgré les directives établies, les équipes chargées de l'entretien des routes utilisaient du 2,4-D et d'autres pesticides quand le vent soufflait. Ils ne pensaient pas qu'il soufflait assez fort.

En une occasion, nous avons fait l'objet de poursuites; il s'agissait d'une voie ferrée qui longeait des champs de légumes et de fraises. L'agriculteur en question a subi d'énormes pertes parce que nos hommes ont fait preuve de négligence et que le vent a détruit toutes les cultures. En même temps, j'ai émis une directive selon laquelle il était interdit d'utiliser des pesticides lorsque le vent soufflait.

On ne saurait être trop prudents. Toute proposition visant à faire preuve de plus de prudence est utile.

Le président: Cessons un peu de remuer de l'air et passons au vote. Compte tenu des remarques de M. Taylor et de toutes les autres, je ne vois pas comment on pourrait apporter plus de clarté ou de certitude à cette disposition. L'article commence toujours par la phrase : «Le gouverneur en conseil peut.» L'amendement où il est question de «agents chimiques» est mise aux voix. M. Brightwell dit que ce terme s'applique à tous les produits en cause.

M. Benjamin: Je n'en suis pas convaincu. Depuis quand un massif de magnifiques églantines est-il considéré comme un parasite? Et pourtant, il faut parfois s'en débarrasser.

M. Belsher: S'il se trouve aux mauvais endroits, c'est un parasite.

[Texte]

Mr. Brightwell: I feel sympathy for you, but having answered this thing time after time after time, I can assure you it is adequate.

Amendment agreed to.

Mr. Thacker: With respect to Mr. Robichaud's amendment adding paragraph (h) after line 26, we ask if he would mind not presenting it in clause 24, but hold it over to clause 49, where we believe it would be more appropriate.

Mr. Robichaud: Would it have the same effect? Why do you think it would be better in clause 49 than here?

Mr. Churcher: Clause 49 covers the entire consultation process, publication through the Statutory Instruments Act. It covers a whole range of various parts of this bill where consultation is required.

Mr. Robichaud: Agreed.

The Chairman: We will stand Mr. Robichaud's second amendment until clause 49.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that clause 24 of Bill C-105 be amended by adding in subclause 24.(3) immediately after line 40 on page 20 the following:

(3) the Governor In Council shall not make a regulation under subclause (1) unless

(a) the Minister, after making a reasonable attempt to do so, has been unable to reach an agreement with the government of the province in which the land to which the regulation applies is situated, providing for the use or development of the land in a manner that does not constitute a threat to safe railway operations or,

(b) in the opinion of the Minister, it is necessary to immediately prevent the use or development of the land to which the regulation applies in a manner that constitutes a threat to safe railway operations.

The Chairman: Is that a CP amendment?

Mr. Benjamin: No, that is mine. The main reason for it is to provide protection for municipalities from arbitrary decisions by railway companies concerning the use of land adjacent to railway lands.

The railways have been known to object to a certain kind of project going up next to their right-of-way fence. It had nothing to do with safe railway operations, although they did have a pecuniary interest in it when it was a shopping centre that they wanted and somebody else wanted to put up a housing project.

• 1030

We are getting into things that affect safe railway operations outside the right-of-way as well as things that

[Traduction]

M. Brightwell: Je comprends votre point de vue, mais après avoir répondu à cette question à maintes reprises, je puis vous assurer que ce terme a une portée suffisamment vaste.

L'amendement est adopté.

M. Thacker: Quant à l'amendement de M. Robichaud visant à ajouter l'alinéa h) après la ligne 10, nous nous demandons s'il voit un inconvénient à ne pas le présenter à l'article 24, mais à le reporter à l'article 49 où, selon nous, il sera plus opportun.

M. Robichaud: Aura-t-il le même effet? Pourquoi, d'après vous, cet amendement sera-t-il plus opportun à l'article 49 qu'à celui-ci?

M. Churcher: L'article 49 s'applique à tout le processus de consultation en vertu de la loi sur les textes réglementaires. Il s'applique à diverses parties du projet de loi où il est question de consultation.

M. Robichaud: Très bien.

Le président: Nous attendons donc d'étudier l'article 49 pour examiner le deuxième amendement de M. Robichaud.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que l'article 24 du projet de loi C-105 soit modifié par adjonction, au paragraphe 24.(3), après la ligne 21, page 20, de ce qui suit:

(3) Un règlement prévu par le paragraphe (1) ne peut être pris que si, selon le cas:

a) le ministre, malgré des tentatives raisonnables, n'a pu conclure avec la province où est situé le terrain visé un accord prévoyant pour ce terrain un usage ou un aménagement qui ne compromettrait pas la sécurité ferroviaire,

b) le ministre estime qu'il est nécessaire d'empêcher immédiatement un usage ou un aménagement du terrain visé qui compromettrait la sécurité ferroviaire.

Le président: Cet amendement émane-t-il du CP?

M. Benjamin: Non, de moi. L'objet de cet amendement est de protéger les municipalités contre les décisions arbitraires des sociétés ferroviaires au sujet de l'utilisation du terrain contigu à une voie ferrée.

Comme on le sait, les sociétés ferroviaires se sont déjà opposées à certains projets trop proches de la limite de leur emprise. Leur décision n'avait rien à voir avec la sécurité de l'exploitation ferroviaire, en dépit de l'intérêt financier qu'elle pouvait avoir dans ce projet lorsqu'il s'agissait de la construction de logements et qu'elle souhaitait un centre commercial.

Ce projet de loi prévoit des dispositions qui influent sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire tant en dehors

[Text]

affect the right-of-way in this bill, and this ensures that the municipalities have protection. There is no reason for any interference by railroads regarding lands outside the right of way of the railway, because they do not have any effect on or relation to safe railway operations. The land in question is not subject to what the Minister can otherwise do.

Mr. Thacker: Perhaps Mr. Churcher could give the committee some background information on this.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, the intention of clause 24 will be to give the Governor in Council, not the railways, powers to make general regulations which would have application right across the country—for example, the kind of fencing that can be used and where it should be used. It also includes things such as storage of flammable liquids adjacent to the railway right-of-way.

This addition that Mr. Benjamin is proposing would be on a site-specific basis, and I do not see how we would be able to make it work. It would mean that any regulation that we passed would have to be approved in effect by all 10 provinces. Now, the—

The Chairman: Are you saying it is too restrictive?

Mr. Churcher: It will be too restrictive, sir, yes.

Amendment negatived.

The Chairman: Shall clause 24 as amended carry?

Mr. Belsher: In subclause 24.(2) it states:

the railway shall pay to that person such compensation in respect of that loss as is agreed to between the railway company and that person

That has to become a mutual agreement between the two. Now, how much restriction is there on behalf of the railway? They are concerned with the loss, whether or not it benefits the railway company. Should there be further wording in there?

The Chairman: Mr. Belsher, if they cannot come to an agreement we go to clause 26, and that is when the agency determines it.

Mr. Belsher: Okay.

The Chairman: We are coming to that. It says right in that clause that if they cannot come to an agreement, then it is determined by clause 26. As I read clause 26, that is where the agency shall determine. I just throw that out. So I do not see a problem. Obviously they may not come to an agreement, but the mechanism is there.

Mr. Belsher: There is a mechanism?

The Chairman: Yes.

Clause 24 as amended agreed to.

[Translation]

de l'emprise que sur l'emprise des chemins de fer, et cet amendement garantie une protection aux municipalités. Il n'y a aucune raison pour que les sociétés ferroviaires s'ingèrent dans les décisions relatives à l'usage du terrain contigu à leur emprise, puisque cela n'a rien à voir avec la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Le terrain en question n'est pas visé par les règlements que le ministre peut prendre.

M. Thacker: M. Churcher pourrait peut-être donner au Comité quelques renseignements généraux à ce sujet.

M. Churcher: Monsieur le président, l'article 24 a pour objectif de donner au gouverneur en Conseil et non aux sociétés ferroviaires, le pouvoir de prendre des règlements qui s'appliqueront dans tout le pays—par exemple, au sujet des clôtures que l'on peut utiliser et de l'endroit où elles doivent se trouver. Ces dispositions s'appliquent également à l'entreposage de liquides inflammables aux abords de l'emprise des chemins de fer.

La disposition que M. Benjamin propose d'ajouter à cet article portera sur un endroit précis et je ne vois pas comment nous pourrions l'appliquer. Il s'en suivrait que tout règlement adopté par le gouvernement devrait obtenir l'approbation des dix provinces. Or, le. . .

Le président: Pensez-vous qu'elle est trop restrictive?

M. Churcher: Elle le sera, en effet, monsieur le président.

L'amendement est rejeté.

Le président: L'article 24 modifié est-il adopté?

M. Belsher: Voici ce que stipule en partie le paragraphe 24.(2):

la compagnie exploitant la voie ferrée contiguë à un terrain paye au propriétaire, au locataire ou à l'occupant de celui-ci. . . les dommages intérêts. . . convenus entre elle et le propriétaire. . .

Les deux parties doivent donc s'entendre à ce sujet. Prévoit-on des limites à la responsabilité de la compagnie ferroviaire? Les législateurs se préoccupent de la perte subie, que cela soit ou non à l'avantage de la compagnie ferroviaire. Faut-il ajouter quelque chose à ce libellé?

Le président: Monsieur Belsher, si les deux parties ne réussissent pas à s'entendre, la question sera renvoyée à l'Office en vertu de l'article 26.

M. Belsher: D'accord.

Le président: Nous y arrivons. Il est prévu dans cet article que si la compagnie de chemin de fer et le propriétaire concerné ne réussissent pas à s'entendre, ils pourront demander à l'Office de trancher la question, en vertu de l'article 26. Je vous le signale en passant. Je ne vois donc pas où est le problème. Les parties s'entendront sans doute, mais un mécanisme de règlement du litige est prévu dans cet article.

M. Belsher: Il existe un mécanisme de règlement?

Le président: Oui.

L'article 24 modifié est adopté.

[Texte]

Clause 25 agreed to.

On clause 26—*Reference to Agency*

The Chairman: Clause 26 has an amendment by the government.

Mr. Thacker: We have a government amendment. It is exactly the same amendment that the committee already passed to clause 16, to ensure that the agency does not deal with safety matters.

[*See Minutes of Proceedings*]

Amendment agreed to.

Clause 26 as amended agreed to.

On clause 27—*Appointment of railway safety inspectors*

The Chairman: Mr. Benjamin has an amendment to clause 27.

• 1035

Mr. Benjamin: I move, Mr. Chairman, that clause 27 of Bill C-105 be amended (a) by striking out lines 7 to 12 on page 23 and (b) by renumbering the subsequent subclause accordingly.

In other words, it would delete subclause (3). Subclause 27.(4) of the current draft of the bill gives the railway safety inspectors protection from personal liability for any action taken in good faith in their role as inspectors. Therefore, subclause 27.(3) is redundant.

If you have a coroner's inquest going on or a preliminary hearing or a disciplinary action that is being grieved, the way subclause 27.(3) reads that inspector cannot be called, cannot be required to give testimony in any civil suit. You could have a civil suit of significant proportions in the event that a member of the public sues the railroad because of something that happened on the railroad, and the citizen who is suing cannot call the expert testimony of the railway inspector. On the other side of the coin, if as a result of what the inspector says it is of benefit to the railway to have that inspector appear, no railway inspector shall be required to give testimony.

So the appearance of that inspector can be important to either side of a case. In subclause 27.(4) we say that the inspector is not personally liable and that the inspector is protected. So why bother with subclause 27.(3)?

Mr. Thacker: Mr. Chairman, on that latter point, there is no connection between the two. The inspector is not personally liable for his conduct, but what subclause 27.(3) says is that he cannot be called to give evidence in a subsequent civil suit.

First of all, the inspector is often the same as the one under the Canada Labour Code. This protection is given

[Traduction]

L'article 25 est adopté.

Article 26—*Saisine de l'Office*

Le président: Le gouvernement propose un amendement à l'article 26.

M. Thacker: Il y a un amendement du gouvernement. Il est identique à celui que le Comité a déjà adopté à l'article 16 et vise à garantir que l'Office ne s'occupe pas de questions de sécurité.

[*Voir le procès-verbal*]

L'amendement est adopté.

L'article 26 modifié est adopté.

Article 27—*Inspecteurs de la sécurité ferroviaire—désignation*

Le président: M. Benjamin veut proposer un amendement à l'article 27.

M. Benjamin: Je propose, monsieur le président, que l'article 27 du projet de loi C-105 soit modifié: a) par la suppression des lignes 5 à 9, à la page 23 et b) par le changement de désignation de paragraphe qui en découle.

Autrement dit, l'amendement vise à supprimer le paragraphe (3). Le paragraphe 27.(4) de la version actuelle du projet de loi dégage les inspecteurs de la sécurité ferroviaire de toute responsabilité personnelle à l'égard de toute mesure prise de bonne foi par eux en leur qualité d'inspecteurs. Le paragraphe 27.(3) est donc superflu.

En vertu du libellé actuel du paragraphe 27.(3), un inspecteur ne peut pas être cité à comparaître ni contraint à révéler des renseignements lors d'une action civile, si une enquête judiciaire ou une audience préliminaire est en cours ou si une mesure disciplinaire fait l'objet d'un grief. Il pourrait y avoir un procès au civil assez important si un particulier poursuivait la compagnie de chemin de fer à cause d'un incident survenu par sa faute, et le plaignant ne pourrait pas citer comme témoin l'inspecteur de la sécurité ferroviaire. Par contre, si la compagnie de chemin de fer a intérêt à citer l'inspecteur comme témoin étant donné sa déclaration, aucun inspecteur de la sécurité ferroviaire ne sera contraint de témoigner.

La comparution de l'inspecteur peut donc jouer un rôle important pour l'une ou l'autre des parties au procès. Le paragraphe 27.(4) porte que l'inspecteur n'encourt aucune responsabilité personnelle et qu'il est protégé par la loi. À quoi sert donc le paragraphe 27.(3)?

M. Thacker: Monsieur le président, pour répondre à cette dernière question, il n'y a aucun rapport entre les deux paragraphes. L'inspecteur n'est pas tenu personnellement responsable de ses actes, mais au paragraphe (3), on prévoit qu'il ne peut pas être contraint à témoigner en cas de procès civil par la suite.

Tout d'abord, l'inspecteur est souvent le même que celui qui est prévu au Code canadien du travail, qui lui

[Text]

to that inspector. It is a protection from having to give evidence in a civil suit unless the Minister agrees. If an inspector is inspecting something, people are going to tell him the truth, but they are going to lie if they think he can then be called in a subsequent civil suit and prejudice their case. It would be a very real detriment to an inspector's going in if anybody talking to him knows that evidence can be used against them in a civil suit. The idea of the protection is that people will be more forthcoming to the inspector; the inspector can then do a report, saying here is what went wrong and here are the corrective actions, without fear of the people speaking to the inspector being sued in a civil suit.

It has this protection in the Canada Labour Code. This is an exact repetition of what is already in the Canada Labour Code, section 101.(1).

The Chairman: I am interested in that, but as for Mr. Benjamin's argument, I thought you were going to say. . . You sort of touched on it. I used to practise law years ago, and in matrimonial affairs one's spouse could not be compelled to give evidence, but was quite competent to give evidence if that person wanted to. As I read that until you explained it, until you had this exchange, I thought this meant that the safety inspector could give evidence. But the safety inspector shall be required to give testimony—

Mr. Thacker: No, it says "No railway safety inspector shall".

The Chairman: But if the Minister decided, the person could give evidence.

Mr. Thacker: Yes.

The Chairman: In other words, the person is competent to give evidence, but cannot be compelled unless the Minister says.

Mr. Churcher: Yes.

The Chairman: Then you are saying also that it is the same thing as in the Labour Code.

Mr. Thacker: Exactly.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, if I might add to that, the railway safety inspectors are carrying out work on behalf of the Department of Labour. For example, in the cab of a locomotive one inspector is looking at the rule compliances and is also looking to ensure that the fridge is working on the locomotive. It would be very difficult for him to have certain protection under the Labour Code while he was wearing one hat, but not the same protection under the Railway Safety Act while he was doing his railway safety things. For that reason, we have used the identical wording that appears in the Canada Labour Code.

• 1040

The Chairman: I must say that is very persuasive.

[Translation]

assure cette protection. Il n'est pas tenu de témoigner dans un procès civil si le ministre n'est pas d'accord. Les gens vont dire la vérité à un inspecteur dans l'exercice de ses fonctions, mais ils lui mentiront s'ils pensent qu'il risque d'être appelé ensuite à témoigner contre eux lors d'une action civile. Le travail de l'inspecteur serait entravé si les gens qui lui parlent savaient que son témoignage risque d'être utilisé contre eux au cours d'un procès. Grâce à cette disposition, les gens n'hésiteront pas à lui parler; l'inspecteur pourra ensuite faire un rapport, sur les causes de l'incident et sur les mesures de redressement à prendre, sans que ses sources d'information aient à craindre de faire l'objet de poursuites au civil.

Cette protection est déjà prévue dans le Code canadien du travail. Cette disposition est exactement la même que celle du paragraphe 101.(1) du Code.

Le président: Cette question m'intéresse: mais pour répondre à l'argument de M. Benjamin, je pensais que vous alliez dire. . . Vous avez vaguement abordé la question. Il y a des années, j'étais avocat et dans les affaires conjugales, un conjoint ne pouvait pas être contraint à témoigner mais il était habilité à le faire s'il le souhaitait. En lisant cette disposition, avant que vous ne nous donniez ces explications, je pensais que l'inspecteur de la sécurité pouvait témoigner. Toutefois, il sera contraint à témoigner. . .

M. Thacker: Non, l'article porte que «l'inspecteur ne peut être contraint à».

Le président: Si le ministre le décidait, toutefois, cette personne pourrait témoigner.

M. Thacker: Oui.

Le président: Autrement dit, l'inspecteur est habilité à témoigner mais on ne peut pas l'y obliger sans l'approbation du ministre.

M. Churcher: En effet.

Le président: Et vous dites qu'il en va de même dans le Code canadien du travail?

M. Thacker: Exactement.

M. Churcher: Monsieur le président, je voudrais ajouter que les inspecteurs de la sécurité ferroviaire exécutent leur tâche pour le compte du ministère du Travail. Par exemple, dans la cabine d'une locomotive, un inspecteur vérifie si les règles sont bien observées et doit également s'assurer que le frigo fonctionne sur la locomotive. Il lui serait très difficile d'obtenir une certaine protection en vertu du Code du travail alors qu'il assume une fonction, et pas la même protection en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire pendant qu'il assume ses fonctions en matière de sécurité ferroviaire. Pour cette raison, nous avons repris le libellé qui figure dans le Code canadien du travail.

Le président: Je dois admettre que c'est très convaincant.

[Texte]

Mr. Benjamin: It does not make it right.

The Chairman: It may not, but it is persuasive.

Mr. Benjamin: I think you might have a situation where it is wrong in two acts instead of one.

Do you mean to tell me that if a coroner or a judge subpoenaed a railway inspector, the Minister could withhold written permission, he could tell the court to go to hell?

Mr. Thacker: This clause states that every inspector is not compellable. It is a statutory prohibition from a subpoena, that no railway safety inspector shall be required to give evidence on the matters that he investigated with respect to an accident.

Mr. Benjamin: The other point Mr. Thacker made that by having it in there, people would feel free to tell the truth. If an inspector has found something wrong with a piece of signal equipment or a boxcar or something, I do not know how that boxcar or piece of signal equipment could lie or tell the truth. I think it is a fallacious reasoning. I do not think clause 3 is necessary.

Mr. Taylor: Actually, the opinion of the inspector is already available under clause 2. They have the certificate, and his evidence is in that certificate. Why do you need additional evidence?

Mr. Benjamin: They may want to question him on other matters concerning the thing that he has certified.

The Chairman: The main thing is in the Labour Code at the moment. You have assured us this provision is the same. I must say, whether it is right or wrong, I think it is very persuasive.

Amendment negatived.

Clauses 27 to 30 inclusive agreed to.

On clause 31—*Inspector may forbid or restrict use of unsafe works or equipment*

The Chairman: We have an amendment of the government.

Mr. Thacker: We have a government amendment that someone might move that clause 31 of Bill C-105 be amended by striking out lines 17 to 19 on page 28 and substituting the following:

Where a railway safety inspector gives an order under this section to a person or railway company, the Minister

(a) shall, if so requested in writing by the person or railway company, forthwith review the order, and

[Traduction]

M. Benjamin: Ce n'est pas pour cela que c'est juste.

Le président: C'est possible, mais c'est convaincant.

M. Benjamin: Je pense que vous pourriez vous retrouver dans une situation fautive dans deux lois au lieu d'une.

Essayez-vous de me dire que si un coroner ou un juge assignait un inspecteur ferroviaire à comparaître, le ministre pourrait refuser de donner sa permission par écrit et pourrait dire au tribunal d'aller au diable?

M. Thacker: Cet article stipule que chaque inspecteur n'est pas contraignable. Il s'agit d'une interdiction légale concernant une assignation à comparaître, à l'effet qu'aucun inspecteur de la sécurité ferroviaire ne soit tenu de fournir des preuves sur les questions ayant fait l'objet de son enquête à propos d'un accident.

M. Benjamin: L'autre point soulevé par M. Thacker, en incorporant cela ici, souligne que les gens se sentiraient libres de dire la vérité. Si un inspecteur a trouvé quelque chose de défectueux dans une pièce de matériel de signalisation ou dans un wagon couvert ou autre chose, je ne vois pas comment ce wagon couvert ou cette pièce de matériel de signalisation pourrait mentir ou dire la vérité. Il s'agit à mon avis d'un faux raisonnement. Je ne crois pas que le paragraphe 3 soit nécessaire.

M. Taylor: En réalité, l'avis de l'inspecteur est déjà disponible en vertu du paragraphe 2. Il y a le certificat et sa preuve se trouve dans ce certificat. Pourquoi voulez-vous des preuves supplémentaires?

M. Benjamin: Quelqu'un peut vouloir le questionner sur d'autres questions concernant l'élément qu'il a certifié.

Le président: À l'heure actuelle, le principal élément se trouve dans le Code du travail. Vous nous avez assuré que cette disposition est semblable. Que ce soit vrai ou faux, je dois admettre qu'à mon avis cela est très convaincant.

Amendement rejeté.

Les articles 27 à 30 inclusivement sont adoptés.

Article 31—*Interdiction d'usage pour mauvais état d'installation ou de matériel ferroviaire par un inspecteur*

Le président: Nous avons un amendement du gouvernement.

M. Thacker: Nous avons un amendement du gouvernement que quelqu'un pourrait proposer que l'article 31 du projet de loi C-105 soit modifié par substitution, aux lignes 12 à 14, page 28, de ce qui suit:

Sur demande écrite de la compagnie ou de la personne visée, le ministre procède sans délai à la révision de l'ordre donné par l'inspecteur en application du présent article et peut alors, par arrêté, l'annuler ou le modifier. Il peut aussi prendre cet arrêté de sa propre initiative.

[Text]

(b) may by order, after completion of the review referred to in paragraph (a) or of the Minister's own initiative, alter or revoke the order.

This encompasses the review asked for by the railways, both CP and CN.

The Chairman: Did you read the whole thing, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: I read it. I have not moved it.

The Chairman: Would someone move that to get it on the table?

Mr. Brightwell: I so move.

The Chairman: It is on the table. I did not think you read the whole thing, but all members have a copy of it. What is the purpose of the amendment?

Mr. Churcher: This is to ensure that if the railway does not agree with any order of the railway safety inspector, there is a right of review. They can require the Minister to review it quickly.

Mr. Angus: What about an individual?

Mr. Churcher: That could be a highway authority as well. Yes, you are quite correct.

Amendment agreed to.

Clause 31 as amended agreed to.

Clauses 32 to 34 inclusive agreed to.

On clause 35—*Physician or optometrist to disclose potentially hazardous conditions*

The Chairman: Clause 35 is an interesting clause, and it has several amendments. We will consider Mr. Benjamin's first.

• 1045

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: You rewrite the whole clause in effect, do you not?

Mr. Benjamin: I move that clause 35 of Bill C-105 be amended by striking out lines 42 to 45 on page 31 and lines 1 to 43 on page 32 and by substituting the following. . .

The Chairman: It is a very extensive amendment. You are rewriting the clause. Just to preclude your reading it, I think the government has an amendment here too. I just want to throw that out, just perhaps to expedite it—and perhaps Mr. Robichaud also. You have seen Mr. Benjamin's amendment. The government also has an amendment. I wonder, Mr. Thacker, if you could—not trying to pre-empt—

Mr. Benjamin: And get an explanation. If they are similar then—

[Translation]

Cette proposition englobe la révision demandée par les sociétés ferroviaires, tant le CP que le CN.

Le président: Avez-vous lu tout le texte, monsieur Thacker?

M. Thacker: Je l'ai lu. Je ne l'ai pas proposé.

Le président: Quelqu'un voudrait-il le proposer?

M. Brightwell: Je le propose.

Le président: Nous avons une proposition officielle. Je ne crois pas que vous avez lu tout le texte, mais les membres en ont une copie. Quel est l'objectif de l'amendement?

M. Churcher: C'est pour s'assurer que si la compagnie ferroviaire n'est pas d'accord avec un ordre donné par l'inspecteur de la sécurité ferroviaire, il existe un droit de révision. Elle peut demander au ministre de le réviser rapidement.

M. Angus: Et un particulier?

M. Churcher: Cela pourrait également être une commission de la voirie. Oui, vous avez raison.

L'amendement adopté.

L'article 31 est adopté tel que modifié.

Articles 32 à 34 inclusivement adoptés.

Article 35—*Avertissement médical*

Le président: L'article 35 est très intéressant et comporte plusieurs amendements. Nous allons d'abord étudier celui de M. Benjamin.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: En fait, vous avez récrit tout l'article, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Je propose que l'article 35 du projet de loi C-105 soit modifié par substitution, aux lignes 32 à 35, page 31, et aux lignes 1 à 30, page 32, de ce qui suit. . .

Le président: Il s'agit d'un amendement très substantiel. Vous récrivez l'article. Pour vous éviter de le lire, je crois que le gouvernement a également un amendement à proposer. Je veux simplement repousser la lecture, simplement pour accélérer le processus—et peut-être M. Robichaud également. Vous avez lu l'amendement de M. Benjamin. Le gouvernement propose également un amendement. Monsieur Thacker, je me demande si vous pourriez—sans essayer d'interrompre. . .

M. Benjamin: Donnez une explication. Si les amendements sont semblables, alors. . .

[Texte]

The Chairman: Yes, that is right. I am not trying to preempt Mr. Benjamin, but could you just explain the import of the government amendment?

Mr. Robichaud, yours is later and yours is more precise.

Mr. Thacker: I believe we have a position that will be acceptable to the committee, and I would ask Mr. Churcher to explain the whole existing clause.

The Chairman: Would you please explain away Mr. Benjamin's amendment if you can, and then how that is incorporated in the government amendment.

Mr. Angus: Are you saying you support Mr. Benjamin's amendment?

The Chairman: Just in terms of efficacy.

Mr. Churcher: That is quite a tall order, Mr. Chairman.

First of all I might just speak to our amendment, because it is germane; but before I do that, I would like to set out the background to this whole case. There are procedures in place under which the railway companies are required by regulation, at the moment, to examine medically their staff. This is done by a National Transportation Agency regulation, and that would stay in place of course, but any changes that will be required will be covered by this legislation under clause 18. So the railways examine their staff from time to time.

The whole reason for clause 35 was to ensure that if any additional information came up in between these periodic medical examinations by a general practitioner that would indicate a health problem then this should be brought to the attention of the railway.

So the intent of this clause is an additional pair of eyes and ears in between the regular medical examinations.

The changes we are proposing under our amendment will be to ensure that any notice that is given to the railway medical examiner by a patient's general practitioner would be given to the patient himself; but more importantly—and this question was raised by the unions—that this information cannot be used by the railway in any procedures whatsoever unless the patient gives his blessing. This would mean that in practice the only time they could use this information would be for things such as a grievance hearing where the patient wanted this information introduced on his own bat.

If we look at Mr. Benjamin's proposal, he is placing the onus upon the patient, the employee himself, to report his condition. We know from experience that employees will try to hide their conditions. In fact, there have been cases where men have collapsed on the

[Traduction]

Le président: Oui, c'est exact. Je n'essaie pas d'interrompre M. Benjamin, mais pourriez-vous simplement expliquer l'objectif de l'amendement du gouvernement?

Monsieur Robichaud, le vôtre vient plus tard et il est plus précis.

M. Thacker: Je crois que le Comité acceptera notre position et je demanderai à M. Churcher d'expliquer l'ensemble de l'article tel qu'il existe actuellement.

Le président: Voudriez-vous expliquer, je vous prie, l'amendement de M. Benjamin si vous le pouvez et préciser comment il s'intègre dans l'amendement du gouvernement.

M. Angus: Cela veut-il dire que vous appuyez l'amendement de M. Benjamin?

Le président: Juste pour des raisons d'efficacité.

M. Churcher: Je crois que c'est beaucoup demander, monsieur le président.

Tout d'abord, je pourrais parler tout simplement de notre amendement, car il est apparenté; mais avant de le faire, j'aimerais présenter les antécédents de l'affaire. Il existe des procédures en vertu desquelles les compagnies ferroviaires sont tenues à l'heure actuelle, par un règlement, de procéder à un examen médical de leur personnel. Cet examen est effectué en vertu d'un règlement de l'Office national des transports et cette situation demeurerait telle quelle, mais toutes les modifications qui seront exigées seront couvertes par l'article 18 de la présente loi. Ainsi donc, les compagnies ferroviaires procèdent de temps à autre à un examen médical de leur personnel.

L'article 35 a pour objectif de s'assurer que si un médecin généraliste dispose entre ces examens médicaux périodiques de renseignements supplémentaires faisant état de troubles de santé, ces renseignements devraient être portés à l'attention de la compagnie.

Cet article a donc pour but de prévoir l'intervention d'une autre personne entre les examens médicaux réguliers.

Les modifications que nous proposons dans le cadre de notre amendement visent à garantir que tout avis donné par le médecin généraliste d'un patient au médecin de la société sera communiqué au patient lui-même et, élément encore plus important—et cette question a été soulevée par les syndicats—que ces renseignements ne peuvent être utilisés par la compagnie ferroviaire dans le cadre de procédures quelconques sans le consentement du patient. Dans la pratique, cela signifierait que de tels renseignements ne pourraient être utilisés que dans des cas comme une audition de grief lorsque le patient voudra présenter ces renseignements de son propre chef.

Et si nous examinons la proposition de M. Benjamin, c'est au patient, à l'employé lui-même, qu'il incombe de communiquer son état. Par expérience, nous savons pertinemment bien que les employés essaieront de cacher leur état. Il y a eu des cas où des hommes ont eu des

[Text]

locomotive and it has turned out that they have been purposely trying to conceal their medical condition from the railway. So we feel that Mr. Benjamin's amendment is not being practical in this area.

The other point I would like to make about Mr. Benjamin's proposal is that in fact we, in our proposal, will be giving greater protection to the employee than in this amendment, because, the way it is worded, the railway company could use the information against the employee in a proceeding.

Mr. Benjamin: Mr. Churcher, when the Canadian Medical Association was in front of us they expressed the fear, as well as the unions, of the railways using confidential medical information about an employee. They agreed that the information should go to the employee first, but they also suggested that it go only to the chief medical officer of the railway company.

Mr. Churcher: Which is how we have this worded.

Mr. Benjamin: All right. And he is bound the same as any other physician.

Mr. Churcher: By the Hippocratic oath.

Mr. Benjamin: He cannot give the railroads any of that information. The only thing he can tell the railroads is whether the employee is fit or unfit.

• 1050

Mr. Churcher: This is the procedure that happens at the moment, yes. They are bound by the Hippocratic oath.

Mr. Benjamin: I want to be completely sure. Your amendment puts what I am after in a different way, and you think it is worded better.

Mr. Churcher: We believe so, sir.

Mr. Benjamin: And it covers the same thing.

Mr. Churcher: Yes.

Mr. Benjamin: Then I would be quite willing to withdraw my amendment, and we will go for the government's amendment.

The Chairman: I must say, Mr. Benjamin, that I appreciate that and I think members do. Mr. Belsher moves the government amendment, and you have withdrawn yours. I am calling a vote on the government amendment, as members have it before them, on the basis of Mr. Churcher's explanation, which I think is covered in the amendment.

[See Minutes of Proceedings]

[Translation]

malaises graves sur la locomotive et on a appris qu'ils avaient essayé sciemment de dissimuler leur état médical à la société ferroviaire. Nous sommes donc d'avis que l'amendement de M. Benjamin n'est pas pratique dans ce domaine.

J'aimerais faire un autre commentaire à propos de la proposition de M. Benjamin, à savoir que notre proposition conférera une meilleure protection à l'employé que dans son amendement car, de la façon dont il est libellé, la société ferroviaire pourrait utiliser les renseignements contre l'employé lors d'une poursuite.

M. Benjamin: Monsieur Churcher, lorsque les représentants de l'Association médicale canadienne ont comparu devant nous, ils ont exprimé la crainte, tout comme les syndicats, de voir les sociétés ferroviaires utiliser des renseignements médicaux confidentiels concernant un employé. Ils étaient d'accord pour que les renseignements soient communiqués en premier lieu à l'employé, mais ils ont également suggéré que ces renseignements ne devraient être communiqués qu'au médecin en chef de la compagnie ferroviaire.

M. Churcher: C'est exactement dans ce sens que nous avons libellé notre amendement.

M. Benjamin: Très bien. Et il est lié par le secret de la même façon que tout autre médecin.

M. Churcher: Par le serment d'Hippocrate.

M. Benjamin: Il ne peut communiquer aucun de ces renseignements aux compagnies ferroviaires. La seule chose qu'il peut dire aux compagnies ferroviaires, c'est si l'employé est en bonne santé ou non.

M. Churcher: C'est la procédure qui est suivie actuellement. Ils sont liés par le serment d'Hippocrate.

M. Benjamin: Je tiens à en être bien sûr. Votre amendement présente mon idée d'une façon différente et vous pensez que son libellé est meilleur.

M. Churcher: Nous le pensons, oui monsieur.

M. Benjamin: Et il englobe la même préoccupation.

M. Churcher: Oui.

M. Benjamin: Dans ce cas, je serais tout à fait disposé à retirer mon amendement et nous appuierons l'amendement du gouvernement.

Le président: Monsieur Benjamin, je dois dire que j'apprécie beaucoup ce geste, tout comme les membres du comité. M. Belsher propose l'amendement du gouvernement et vous avez retiré le vôtre. Je demande un vote sur l'amendement du gouvernement, selon le texte qui est devant vous et d'après les explications de M. Churcher contenues, je pense, dans l'amendement.

[Voir Procès-verbaux]

[Texte]

Amendment agreed to.

The Chairman: Mr. Robichaud, you have an amendment.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, before Mr. Robichaud puts his, I wonder if he would agree that we have included his clause in the government amendment, so it has been dealt with as well.

The Chairman: I thought so, but I am glad you mentioned that.

Mr. Robichaud: Yes and no, because you say "forthwith send a copy of that notice to the patient". That is where you think it is covered, is it?

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Robichaud: The purpose of my amendment was to make sure the employee was the first to know about that report.

Mr. Benjamin: The patient gets it even before the chief medical officer.

Mr. Robichaud: Yes, and I think he has a right to know before anyone else whatever is going to be said about his condition. I think he should be the first person to be informed, and I think it is just a protection for that person. This was the intent of my amendment.

Mr. Thacker: I think the practice, Mr. Chairman, would be that an employee goes to his doctor and has the examination. The doctor talks to him, and then a report is drafted after that, and it is sent at the same time to the employee and to the medical officer of the railway company. Are you saying there should be a five-day delay or a one-day delay?

Mr. Robichaud: I would like to see the employee informed first, because with delays in communications and all that he might be the last one to know. I would like him to have some protection. Now, if we can use another way of saying it—

Mr. Thacker: He would get it at the same time, presumably, if they were the same distance away.

Mr. Robichaud: If they were the same distance, and if the postal service worked with the same efficiency in either direction.

Mr. Thacker: Would you not think, Mr. Robichaud, that the employee would be informed first at the physical examination? The doctor is going to examine him and say look, I find you have a broken leg, or whatever it might be.

Mr. Robichaud: It is not the case of a broken leg, because he would not have to go and see the doctor for that.

Mr. Thacker: No, but he would say you have a problem, and I am going to have to report this to the company and I will send you a copy of my report. So he

[Traduction]

Amendement adopté.

Le président: Monsieur Robichaud, vous avez un amendement.

M. Thacker: Monsieur le président, avant que M. Robichaud ne propose son amendement, je me demande si vous seriez d'accord pour dire que nous avons inclus sa proposition dans l'amendement du gouvernement, si bien qu'il en a déjà été tenu compte.

Le président: C'est ce que j'ai pensé, mais je suis heureux que vous le mentionniez.

M. Robichaud: Oui et non, car vous dites «et copie de l'avis lui est transmise sans délai». C'est bien là que vous pensez avoir couvert ma proposition, n'est-ce pas?

M. Thacker: Oui.

M. Robichaud: Mon amendement a pour but de garantir que l'employé sera le premier informé du contenu de ce rapport.

M. Benjamin: Le patient le reçoit même avant le médecin en chef.

M. Robichaud: Oui, je crois qu'il a le droit de savoir avant quiconque ce qui sera communiqué à propos de son état de santé. À mon avis, il devrait être la première personne informée et c'est tout simplement une protection à son égard. C'était là l'intention de mon amendement.

M. Thacker: Monsieur le président, dans la pratique, je crois qu'un employé va voir son médecin et passe un examen. Le médecin lui parle et rédige par la suite un rapport qui est envoyé en même temps à l'employé et au médecin en chef de la compagnie ferroviaire. Voulez-vous dire qu'il devrait y avoir un délai de cinq jours ou d'une journée?

M. Robichaud: J'aimerais que l'employé soit le premier informé car, avec les retards au niveau des communications et autres, il pourrait bien être le dernier informé. J'aimerais qu'il bénéficie d'une certaine protection. Nous pourrions peut-être le dire d'une autre façon. . .

M. Thacker: On peut présumer qu'il en obtiendrait copie en même temps, s'il se trouve à la même distance.

M. Robichaud: S'il se trouve à la même distance et si les services postaux fonctionnent avec la même efficacité dans les deux directions.

M. Thacker: Monsieur Robichaud, ne croyez-vous pas que l'employé serait le premier informé lors de son examen médical? Le médecin va l'examiner et lui dire qu'il constate qu'il a une jambe cassée ou autre chose.

M. Robichaud: Je ne parle pas d'une jambe cassée car il n'aurait pas besoin d'aller voir le médecin pour cela.

M. Thacker: Non, mais il lui dirait qu'il a un problème et qu'il devra en informer la compagnie et lui envoyer une copie de son rapport. Il rédige donc un rapport écrit

[Text]

prepares a written report then; he sends it to the officer, and in the same post it goes out to the employee. But the employee knows at the time of the examination what the doctor has found out.

Mr. Robichaud: Not really. If they have to make tests and the results of those tests are not available on the spot, the physician will have to study those results before he writes his report, and then he would send his report to the chief medical officer, who might get it before the person.

Mr. Thacker: Can we statutorily put an obligation on the doctor, though, that he first of all has to get the patient back in before he can send his report out to the officer?

Mr. Benjamin: He can even mail it to him and wait a few days, and then mail one to the chief medical officer.

Mr. Robichaud: This is the purpose of that amendment, to make sure that he is informed first. Now, in the case where he gets all the results at the time he makes the visit, I have no problem with that. But where the physician has to wait for results, then if the report goes out at the same time he could be called in by the company for something he does not know he has.

The Chairman: We did have evidence before us that there was a time problem in the workman not getting the results of the medical. Is this unduly restrictive?

• 1055

Mr. Belsher: When it is an emergency type of situation where it should be done immediately, do you run the risk of the company not being able to act until the employee has been first advised? Does that slow down the process? I do not think we want to create that.

Mr. Robichaud: No, no. I do not want to create that either.

Mr. Angus: In response to Mr. Belsher's question, if it is that serious, the physician is going to tell the employee right then and there he is in trouble. He is ill—very ill. It is not as if they are going to have to wait for all sorts of information and the guy is going to want to know what is wrong with him anyway.

Mr. Belsher: What if he has taken off for the weekend or cannot be reached by phone? We are talking about the law now.

Mr. Robichaud: You are also talking about an individual who has rights at least to be informed.

Mr. Belsher: We are dealing in this bill with the public safety.

Mr. Thacker: The system requires that the employee be informed. It is just that Mr. Robichaud wants to make the addition that we somehow ensure in the statute that the

[Translation]

qu'il envoie au médecin en chef et dont il envoie une copie en même temps à l'employé. Cependant, l'employé sait au moment de l'examen, ce que le médecin a découvert.

M. Robichaud: Pas vraiment. S'il faut faire des tests et si les résultats ne sont pas communiqués immédiatement, le médecin devra étudier ces résultats avant de rédiger son rapport et il enverra ensuite son rapport au médecin en chef qui pourrait bien le recevoir avec le patient.

M. Thacker: Pouvons-nous légalement obliger le médecin à revoir tout d'abord le patient avant de pouvoir envoyer son rapport au médecin en chef?

M. Benjamin: Il peut même lui envoyer le rapport et attendre quelques jours avant de l'envoyer au médecin en chef.

M. Robichaud: C'est l'objectif de mon amendement, de m'assurer que le patient est le premier informé. Maintenant, dans le cas où il obtient tous les résultats lors de sa visite, cela ne me pose pas de problème. Mais lorsque le médecin doit attendre les résultats, si le rapport est ensuite envoyé en même temps, le patient pourrait être convoqué par la compagnie pour quelque chose dont il n'est même pas au courant.

Le président: Nous avons entendu des témoignages disant qu'il y avait un problème de délai pour que l'ouvrier obtienne les résultats de son examen médical. Y a-t-il là une restriction indue?

M. Belsher: Dans une situation urgente où il faudrait communiquer le rapport immédiatement, allez-vous courir le risque d'empêcher la compagnie d'agir en attendant que l'employé soit informé le premier? Est-ce que cela pourrait ralentir le processus? Je ne crois pas que nous voulons créer un tel problème.

M. Robichaud: Non non. Je ne veux pas créer ce problème non plus.

M. Angus: Pour répondre à la question de M. Belsher, si l'état du patient est si grave, le médecin l'en avertira immédiatement et il se trouve dans une nouvelle situation car il est malade—très malade. Ce n'est pas la même chose que s'il faut attendre toutes sortes de renseignements et si le patient veut de toute façon savoir à qui ne va pas.

M. Belsher: Que se passe-t-il si le patient est parti pour le week-end ou si on ne peut le joindre par téléphone? On est en train de parler de la loi.

M. Robichaud: On parle également d'une personne qui a pour le moins le droit d'être informée.

M. Belsher: Dans ce projet de loi, nous traitons de la sécurité du public.

M. Thacker: Le système exige que l'employé soit informé. M. Robichaud veut tout simplement ajouter un élément dans le projet de loi pour s'assurer d'une façon

[Texte]

employee should get first notice and then the company get it later. I do not know how we can do that in a statute. That is the problem.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I just checked, and I think in the Aviation Safety Board Act there is a requirement of notification first to the employee.

Mr. Thacker: Maybe we should stand the clause if we can come up with another section that is better.

The Chairman: I think it is in the Aviation Safety Board Act. I must say there was as evidence before us, and I really think the workperson. . . We have adopted the government amendment on clause 35, so the wording is a little different in Mr. Robichaud's, but I gather his amendment would go in the government amendment after paragraph (b):

And the patient shall be deemed to have consented to the disclosure required by paragraph (a) and the reasons therefore after the physician has first informed the employee.

Would that not be where it goes?

Mr. Thacker: Yes. If the committee wanted to adopt Mr. Robichaud's amendment, you would just pass it here and then the editor will add it to the government amendment. But are we not creating a problem for physicians then? Because there is a general offence section: if you violate this statute you can be charged. Every physician is going to have to prove that he has first informed the employee before he can inform the railway. Is he going to have to send it double-registered mail? Doctors could be charged. So I think we want to be careful with what we are doing, and if it is in another statute and it has been thought out. . .

Mr. Churcher: It is not in the other statute, Mr. Chairman. I do not see it in the statute in clause 5.(5).

The Chairman: It is totally absent.

Mr. Churcher: There is no requirement to inform, I do not think.

Mr. Thacker: We are putting doctors in quite an invidious position, I think.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, there is no requirement under the Aeronautics Act to inform the patient.

Mr. Benjamin: So all we have now is that there is a weakness in the Aeronautics Act. Surely plain natural justice is that the patient has the right to know before anybody else what his physician has put in a medical report. I do not see how that causes any problem for the physician. He can give it to him, hand it to him in his office, he can mail it to him, he can phone him and ask him to come down again and give it to him. There is a variety of means. But the requirement is on the physician

[Traduction]

quelconque que l'employé sera informé le premier et la compagnie ensuite. Je ne sais pas comment nous pouvons y parvenir dans une loi. C'est là le problème.

M. Angus: Monsieur le président, j'ai vérifié et je crois que la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne exige qu'un avis soit envoyé en premier à l'employé.

M. Thacker: Nous devrions peut-être réserver l'article si nous pouvons en rédiger un meilleur.

Le président: Je crois que c'est dans la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Je dois admettre que nous avons entendu des témoignages et je pense vraiment que le travailleur. . . Nous avons adopté l'amendement du gouvernement à l'article 35, si bien que le libellé est légèrement différent dans celui de M. Robichaud, mais si je comprends bien, son amendement s'intercalerait dans celui du gouvernement après l'alinéa b):

Le patient est présumé avoir consenti à cette communication et copie de l'avis lui est transmise sans délai.

Est-ce que c'est là qu'il s'intercalerait?

M. Thacker: Oui. Si le comité veut adopter l'amendement de M. Robichaud, il suffit de l'adopter maintenant et le réviseur l'ajoutera par la suite à l'amendement du gouvernement. Cependant, ne sommes-nous pas en train de créer un problème pour les médecins? Parce qu'il existe une section traitant des infractions générales: Si vous enfreignez cette loi, vous pouvez être poursuivi. Chaque médecin devra prouver qu'il a informé tout d'abord l'employé avant la compagnie. Devrait-il faire deux envois en courrier recommandé? Les médecins pourraient être poursuivis. Nous devons donc être prudents avant d'agir, et si cela figure dans une autre loi et a fait l'objet d'une étude sérieuse. . .

M. Churcher: Cela ne figure pas dans l'autre loi, monsieur le président. Je ne le vois pas dans la loi à l'article 5.(5).

Le président: Cela n'y figure pas du tout.

M. Churcher: Je ne crois pas qu'il existe une obligation d'informer.

M. Thacker: À mon avis, nous mettons les médecins dans une situation assez déplaisante.

M. Churcher: Monsieur le président, rien dans la Loi sur l'aéronautique n'oblige à informer le patient.

M. Benjamin: Tout ce que nous constatons maintenant, c'est une lacune dans la Loi sur l'aéronautique. Il est certain que par justice naturelle, le patient a le droit de savoir avant quiconque ce que son médecin a écrit dans son rapport médical. Je ne vois pas comment cela peut provoquer un problème pour le médecin. Il peut le lui communiquer, lui remettre en personne à son bureau, le lui envoyer par la poste, lui téléphoner et lui demander de venir le voir pour le lui remettre. Il existe toute une

[Text]

to do it, to make sure his patient has it first. How would you like it if your doctor send a medical report on you to somebody and you did not know what was in it yet. You would not stand for it.

The Chairman: Mr. Benjamin, I think the amendment has merit; I really do. I think that was the drift of evidence, that there was this lag. I thought that under the Hippocratic oath the doctor had a duty to tell the patient what the results of the examination were. Whether there is this penalty section, that would only come in, as we know, Mr. Benjamin, if there was a deliberate *mens rea* type of thing, where the doctor really was being—

• 1100

Mr. Benjamin: Negligent.

The Chairman: —very, very negative and negligent. I thought that under the Hippocratic oath the patient would have been informed. I do not really see that we are imposing that much of a penalty here. If I were a workman, I would want to hear from my doctor before I was told by the medical doctor of the company that I was going to be cashiered.

Mr. Thacker: It is possible to envisage a situation where a doctor does an examination, and maybe there are tests to come where he finds there is a very serious health problem. That doctor cannot tell the railway until he has first told the employee. What if the employee is out on a train run and because of this serious health problem could drop dead any instant? The doctor cannot tell the railway, even though the guy is driving a big train that is roaring down the track.

Mr. Benjamin: If he is in that shape, he will know it when he is examining him.

The Chairman: That is one extreme, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: I agree.

The Chairman: But the reality in the general situation is going to be that the doctor, I thought, has a duty to tell the employee that he has some health problems which have to be reported, which he will. Therefore, I do not see what is objectionable about the amendment.

Mr. Belsher: I am afraid to put "shall" in there.

Mr. Brightwell: Because of "he will", there is no need to put it in. It is going to be in an extreme case that he will not. Only in extreme cases will he be hurt, except perhaps company doctors who do not have quite the same mandate as a personal physician has in a client-patient relationship.

[Translation]

gamme de moyens. Mais l'obligation en incombe au médecin qui doit s'assurer que son patient est le premier informé. Comment réagiriez-vous si votre médecin envoyait un rapport médical vous concernant à quelqu'un alors que vous n'en connaissez pas encore le contenu. Vous ne le toléreriez pas.

Le président: Monsieur Benjamin, je pense que l'amendement est valable; je le pense vraiment. Ce retard est nettement ressorti des témoignages que nous avons entendus. Je croyais qu'en vertu du serment d'Hippocrate, le médecin était obligé de communiquer les résultats de l'examen au patient. Qu'il y ait ou non cette section concernant les infractions, elle n'entrerait en vigueur, comme nous le savons bien, monsieur Benjamin, qu'en cas d'intention coupable délibérée, lorsque le médecin est vraiment. . .

M. Benjamin: Négligent.

Le président: . . . très, très négatif et négligent. Je pensais que le patient aurait été informé en vertu du serment d'Hippocrate. Je ne crois pas que nous imposons là une obligation si pénible. Si j'étais un ouvrier, j'aimerais être informé tout d'abord par mon médecin avant d'apprendre par le médecin de la compagnie que je vais être congédié.

M. Thacker: On peut envisager une situation dans laquelle un médecin fait un examen nécessitant possiblement des tests à la suite desquels il constate que le patient est très gravement malade. Ce médecin ne peut avertir la compagnie ferroviaire avant d'avoir informé en premier lieu l'employé. Que se passe-t-il si l'employé est en route sur un parcours ferroviaire et pourrait tomber raide mort à tout moment en raison de cette maladie grave? Le médecin ne peut avertir la compagnie ferroviaire, même si la personne conduit un gros train lancé à toute allure sur la voie.

M. Benjamin: Si son patient est si malade que cela, il le saura en l'examinant.

Le président: Vous parlez d'un cas extrême, monsieur Thacker.

M. Thacker: J'en conviens.

Le président: En général, dans la réalité, le médecin a, je crois, le devoir de dire à l'employé qu'il a des problèmes de santé pour lesquels il doit et va rédiger un rapport. Je ne vois donc pas pourquoi on ne peut pas appuyer l'amendement.

M. Belsher: J'ai peur d'inclure le terme «doit».

M. Brightwell: Il n'est pas nécessaire de le mettre en raison de l'expression «il va». Ce n'est que dans un cas extrême qu'il ne le fera pas. Ce n'est que dans les cas extrêmes qu'il sera affecté, à l'exception peut-être des médecins de compagnie qui n'ont pas tout à fait le même mandat qu'un médecin personnel dans sa relation client-patient.

[Texte]

The Chairman: As I read it, Mr. Belsher and Mr. Brightwell, I do not see the word "shall". We have to put this into the government amendment. I am not sure exactly where it is going to come now.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the committee will just pass Mr. Robichaud's amendment as it is. It will be added to the clause, and then the government amendment would come in.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): May I ask one question? On line 5, it says:

as a "designated position"), the physician or optometrist shall, if

Earlier on we mentioned audiologists. Should that not be put in there also?

The Chairman: Mr. Gray, if the amendment carries, and I hope it does, the editors and the government will put the amendment in its proper place in the amended clause 35.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): It is just that I had not seen the word "audiologist".

The Chairman: I have not either, but that is in there too, somewhere.

Mr. Brightwell: Mr. Chairman, I would vote for this if it were worded "first, if possible", or something like that. That is what we are trying to indicate.

The Chairman: Or "practical".

Mr. Brightwell: Yes. If that were in there, I would vote for it, because I think it is entirely their right, and I think it will happen. But this way, I think there will be complications.

The Chairman: Mr. Robichaud, Mr. Brightwell would like added to your amendment "where practical"; that the physician has first to inform the employee where practical.

An hon. member: Or "has taken all practical steps to first inform".

The Chairman: Would you agree to your amendment reading "and the reasons therefor after the physician has taken reasonable steps to first inform the employee"?

Mr. Robichaud: Yes.

Subamendment agreed to.

The Chairman: We will now vote on Mr. Robichaud's amended amendment.

Amendment agreed to.

[Traduction]

Le président: Si je lis bien, monsieur Belsher et monsieur Brightwell, je ne vois pas le mot «doit». Il nous faut l'incorporer dans l'amendement du gouvernement. Je ne sais pas exactement où cela va figurer maintenant.

M. Thacker: Monsieur le président, le comité va tout simplement adopter l'amendement de M. Robichaud tel qu'il est. Il sera ajouté à l'article et l'amendement du gouvernement entrera alors.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Puis-je poser une question? À la ligne 41, page 31, on peut lire:

Le médecin ou l'optométriste. . .

Plus tôt, nous avons parlé des audiologistes. Ne devrait-on pas les inclure également là?

Le président: Monsieur Gray, si l'amendement est adopté, ce que j'espère, les réviseurs et le gouvernement inséreront l'amendement à sa place dans l'article 35 modifié.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Je n'avais tout simplement pas vu le mot «audiologiste».

Le président: Moi non plus, mais il y figure quelque part.

M. Brightwell: Monsieur le président, je voterais pour cet amendement s'il disait «après en avoir informé l'intéressé, si possible» ou quelque chose du genre. C'est ce que nous cherchons à dire.

Le président: Ou «pratique».

M. Brightwell: Oui. Si l'amendement était rédigé de cette façon, je voterais en faveur car je crois que c'est le droit des patients, et c'est ce qui se passera à mon avis. Mais comme il se lit, je crois qu'il y aura des complications.

Le président: Monsieur Robichaud, M. Brightwell aimerait ajouter à votre amendement «si cela est pratique», que le médecin doit tout d'abord informer l'intéressé, si cela est pratique.

Une voix: Ou bien «après avoir pris toutes les mesures pratiques pour en informer l'intéressé».

Le président: Accepteriez-vous que votre amendement se lise comme suit: «cette sécurité, après avoir pris toutes les mesures pratiques pour en informer l'intéressé, en informer sans délai, par»?

M. Robichaud: Oui.

Le sous-amendement est adopté.

Le président: Nous allons maintenant voter sur l'amendement modifié de M. Robichaud.

L'amendement est adopté.

• 1105

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have overlooked something. I withdrew my amendment, the amendment to clause 35 at pages 31 and 32, but the government amendment does not cover all the aspects of my

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons oublié quelque chose. J'ai retiré mon amendement, visant à modifier l'article 35 aux pages 31 et 32, mais l'amendement du gouvernement ne couvre pas tous les

[Text]

amendment. Therefore I want to move a further amendment, that clause 35 be amended at page 32 by adding after line 43 the following:

(7) Every railway company shall establish for its employees holding a designated position

- (a) health standards,
- (b) a schedule of mandatory periodical medical examinations,
- (c) an employee assistance program in accordance with the criteria prescribed by the Governor in Council.

Mr. Thacker: I will ask Mr. Churcher to explain, but I understand we have in fact covered that.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, (a) and (b) are already covered under subparagraph 18.(1)(c)(iii), which gives the Governor in Council powers to make requirements relating to minimum medical, audiometric, and optometric standards; and (c), the employee assistance program, was already covered in Mr. Robichaud's amendment on support programs, which we agreed to earlier this morning.

Mr. Angus: Sir, you really did not deal with (b). When you referred to subparagraph 18.(1)(c)(iii), you talked about establishing standards, you did not talk about a schedule of mandatory periodical medical examinations. Where else is that covered?

Mr. Churcher: I am sorry. This is already covered under regulations that have been issued by the Canadian Transport Commission. They will be carried forward. If we need to make any changes, we will make those changes under clause 18. In fact, there are quite rigid standards at the moment for medical examinations.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman, I will accept the assurance and reassurance of Mr. Thacker and Mr. Churcher and I will withdraw that amendment.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin, for co-operating with the Chair.

Mr. Benjamin: If I find out later when something happens it is not covered, boy, you will get it.

The Chairman: You have the assurance of the Chair that we will reopen the coffin.

Clause 35 as amended agreed to.

Clauses 36 and 37 agreed to.

On clause 38—*False information etc.*

M. Robichaud: Monsieur le président, juste une question de clarification.

Le président: Oui.

[Translation]

aspects du mien. Je voudrais donc proposer un autre amendement, que l'article 35 soit modifié par addition après la ligne 41, page 32, de ce qui suit:

(7) Les compagnies de chemin de fer sont tenues d'établir pour leurs employés qui occupent un poste désigné:

- a) des normes de santé;
- b) un calendrier d'examens médicaux périodiques et obligatoires;
- c) un programme d'aide aux employés répondant aux critères fixés par le gouverneur en conseil.

M. Thacker: Je demanderai à M. Churcher de nous donner des explications, mais je crois comprendre que nous avons déjà couvert cet élément.

M. Churcher: Monsieur le président, les alinéas a) et b) sont déjà couverts par l'alinéa 18.(1)(c)(iii) qui confère au gouverneur en conseil le pouvoir de fixer des normes de santé et de vision minimales, et le point c), à savoir le programme d'aide aux employés, a déjà été couvert par l'amendement de M. Robichaud concernant les programmes de soutien, que nous avons adopté plus tôt ce matin.

M. Angus: Monsieur, vous n'avez pas vraiment abordé le point b). En mentionnant l'alinéa 18.(1)(c)(iii), vous avez parlé de fixer des normes mais vous n'avez pas parlé d'un calendrier d'examens médicaux périodiques et obligatoires. Où ce point est-il couvert?

M. Churcher: Je suis désolé. Ce point est déjà couvert par un règlement qui a été émis par la Commission canadienne des transports et qui sera reporté. Si nous avons besoin d'y apporter des modifications, nous le ferons dans le cadre de l'article 18. En fait, il existe à l'heure actuelle des normes assez sévères concernant les examens médicaux.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président, j'accepte les garanties données par M. Thacker et M. Churcher et je retire cet amendement.

Le président: Merci, monsieur Benjamin, pour votre collaboration avec le président.

M. Benjamin: Si quelque chose arrive plus tard et que je constate que cela n'est pas couvert, vous entendrez parler de moi.

Le président: Je vous garantis que nous rouvrirons le cercueil.

L'article 35 est adopté tel que modifié.

Les articles 36 et 37 sont adoptés.

Article 38—*Déclaration fausse ou trompeuse*

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, just a point of clarification.

The Chairman: Yes.

[Texte]

[Traduction]

• 1110

M. Robichaud: J'aimerais avoir une précision.

It is on clause 35.(1) on top of page 32, where we say "to be a position critical to safe railway operations. . . the physician or optometrist". Should we not have put the audiometric and the other. . . ?

Mr. Dick McNeil (Director, Special Projects, Railway Safety, Department of Transport): They are included as physicians, whereas optometrists are not.

Mr. Robichaud: Would an optometrist not be a physician too?

Mr. McNeil: No, they are not included, but the audiometric specialist is a physician.

Mr. Robichaud: It was just as a point of clarification. Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I move that Bill C-105 be amended by inserting after line 32 on page 33 the following:

38.(1) Railway companies shall keep records of any recommendation made by their employees relating to any situation that could, if left unattended, constitute a threat to safe railway operations.

(2) No disciplinary proceedings lie against an employee for any recommendation referred to in subsection 38.(1) made by that employee in good faith.

The subsequent clauses should be renumbered accordingly. I presume that would make what is now clause 38 become subclause 38.(3).

The Chairman: You do not want the employee harassed. Is that it, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Yes. It has been known to happen. He is called a troublemaker if he tries to correct something.

Mr. Thacker: I would ask Mr. Churcher to respond because he has had a lot of experience in dealing with the railways. I think he feels it gets in the way of the railway-union relationship. I would ask Mr. Churcher to explain that.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, I have some sympathy with the approaches set out here, but I think one has to be very careful if we are to move in this area. You can take a situation for example where a car man had bad ordered a car, and a supervisor came around and said in his judgment the car is okay to go. You really have a difference of opinion between the supervisor and the employee.

What concerns me about it is this could be used by the employee to get around the judgment of the supervisor, and I think more importantly it could very well be that it would insert this piece of legislation into the normal

Mr. Robichaud: I would like to get some clarification.

C'est à propos du paragraphe 35.(1) à la ligne 41, page 31, où l'on dit «Le médecin ou l'optométriste. . .». N'aurait-il pas fallu inclure l'audiologiste et les autres. . . ?

M. Dick McNeil (directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Ils sont inclus dans les médecins, ce qui n'est pas le cas des optométristes.

M. Robichaud: Un optométriste n'est-il pas également un médecin?

M. McNeil: Non, ils ne font pas partie des médecins, mais les audiologistes en font partie.

M. Robichaud: C'était simplement une question de clarification. Je vous remercie.

M. Benjamin: Monsieur le président, je propose que le projet de loi C-105 soit modifié par insertion après la ligne 32, page 33, de ce qui suit:

38.(1) Les compagnies de chemin de fer doivent conserver des registres mentionnant toutes les recommandations faites par leurs employés à propos de toute situation qui pourrait, si on n'y remédie pas, constituer une menace pour la sécurité des opérations ferroviaires.

(2) Aucune procédure disciplinaire ne pourra être intentée contre un employé qui a fait de bonne foi une recommandation mentionnée au paragraphe 38.(1).

Il conviendrait de renuméroter en conséquence les articles suivants. Je présume que l'article 38 actuel deviendrait le paragraphe 38.(3).

Le président: Vous ne voulez pas que les employés soient harcelés, n'est-ce pas, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: C'est exact. Il y a eu des cas de ce genre. Un employé qui essaie de remédier à une situation est appelé un fauteur de troubles.

M. Thacker: Je demanderai à M. Churcher de répondre à cette proposition car il a beaucoup d'expérience dans le domaine du transport ferroviaire. Je crois savoir qu'il est d'avis que cela empiète sur les relations entre les compagnies de chemin de fer et les syndicats. Je demanderai à M. Churcher de nous donner des explications.

M. Churcher: Monsieur le président, j'apprécie beaucoup la démarche qui est faite mais je crois qu'il faut être très prudent dans ce domaine. On peut envisager par exemple le cas d'un cheminot qui a mal orienté un wagon et un surveillant passe et déclare qu'à son avis le wagon peut partir. Vous vous retrouvez avec une divergence d'opinions entre le surveillant et l'employé.

Ce qui me préoccupe, c'est que l'employé pourrait utiliser ce paragraphe pour contourner le jugement du surveillant et, à mon avis, cette proposition pourrait très bien permettre une ingérence de la loi dans les relations

[Text]

employee-management relationship. I see great difficulty in trying to control this and make it work.

Mr. Benjamin: Mr. Churcher, the situation you cite is one I have cited as well, because a situation like that was reported to me. It occurred in the yards in Winnipeg. The employee was accused of being insubordinate, a troublemaker, etc.

• 1115

Mr. Churcher: And this happens.

Mr. Benjamin: Yes. Well, what is wrong? Fine, the supervisor overrules the employee. There is nothing the employee can do about that at the time, but when the employee submits a report as to what his findings were the company must keep a record of it and the company cannot discipline him.

Mr. Churcher: That is the problem. That really cuts across the entire company-union-management discipline-grievance process.

Mr. Benjamin: Then what you are saying to the employees is that they just do not need to give a damn. If they find something wrong, why bother reporting it: who cares? I do not give a shit. If you want real maximum effort by employees, then they have to know, if they turn something in, that the company is going to keep a record of it and examine it carefully. If that is not going to happen, then why the hell should he bother? Why should he make the maximum effort to make his contribution to the safe operations of a railway?

Mr. Churcher: I think there is every reason to follow the same procedures that happen at the moment. We frequently get calls from employees who are concerned about a safety problem. They are also concerned that if they report it through their normal supervisor then they may have some problems. These are always followed up in confidence by, at the moment, the National Transportation Agency—and in the future by the Minister through the railway safety inspectors.

If there is a problem here, then the best thing to do is for the employee to contact the local railway safety inspector and this will be followed up. It is always followed up in confidence.

Mr. Benjamin: There should be some requirement on the employer to record what that employee has reported. If the company chooses not to do anything about it, then that is up to them. Then, when the inspector from the department comes around in confidence and whatnot, nothing can come back on the employee. The company has no excuse for not knowing about it.

I doubt very much, where a supervisor has overruled an employee, that he is going to report that. It is less likely that will happen.

[Translation]

normales syndicales-patronales. Je pense qu'il serait difficile de contrôler cette situation et de faire fonctionner le système.

M. Benjamin: Monsieur Churcher, le cas que vous mentionnez en est un que j'ai également mentionné, car une situation semblable a été portée à ma connaissance. Cela s'est passé dans les gares de Winnipeg. L'employé était accusé d'insubordination, de provocation, etc.

M. Churcher: Et cela arrive.

M. Benjamin: Oui. Qu'est-ce qui ne va pas? Bon, le superviseur ne tient pas compte du jugement de l'employé. Celui-ci ne peut rien faire à ce moment-là, mais lorsqu'il présente un rapport sur ses conclusions, la société doit le verser au dossier et ne peut prendre de mesures disciplinaires contre lui.

M. Churcher: C'est là le problème. Tout le processus disciplinaire et de présentation de griefs dans les rapports patronaux-syndicaux se trouve court-circuité.

M. Benjamin: Ce que vous dites, alors, c'est que l'employé n'a pas à s'en faire. S'il découvre quelque chose qui cloche, il n'a pas à se préoccuper de le déclarer. On s'en fiche. Si l'on veut que les employés fassent des efforts sérieux, ceux-ci doivent d'abord être persuadés que la société examinera avec soin et conservera dans ses dossiers les documents qu'ils présentent. Autrement, pourquoi les employés se casseraient-ils la tête? Pourquoi prendraient-ils la peine de faire tous les efforts possibles pour assurer la sécurité du transport ferroviaire?

M. Churcher: J'estime qu'il convient de continuer à suivre la même procédure qu'actuellement. Nous recevons souvent des appels de la part d'employés qui sont préoccupés par un problème de sécurité. Ils craignent par ailleurs que s'ils déclarent le problème à leur superviseur habituel, ils risquent de se retrouver dans le pétrin. Ces questions sont traitées en toute confiance actuellement par l'Office national des transports et le seront à l'avenir par les inspecteurs de la sécurité ferroviaire au nom du ministre.

En cas de problème, la meilleure façon de procéder pour l'employé est de communiquer avec l'inspecteur local de la sécurité ferroviaire, qui prendra les choses en main et qui respectera le caractère confidentiel.

M. Benjamin: L'employeur devrait être tenu, toutefois, de conserver dans ses dossiers une pièce témoignant de la déclaration de l'employé. Si la société décide de ne pas donner suite à cette déclaration, c'est son choix. Mais lorsque l'inspecteur du ministère se présentera pour faire enquête confidentiellement, on ne pourra s'en prendre à l'employé. La société n'aura pas l'excuse de dire qu'elle n'était pas au courant.

Lorsqu'un superviseur décide de passer outre à l'opinion d'un employé, je doute fort qu'il en fasse la déclaration. Il est peu probable que cela se produise.

[Texte]

Mr. Churcher: If you require this to be reported, then the entire confidence factor goes out the window.

Mr. Brightwell: My major question has been answered, but I think Mr. Benjamin's desire is to make sure that if a labourer has a problem and he reports it then he wants that on record so he can prove his position at a later time. But I think he has selected the wrong clause to do it. I think the language has difficulty. I was concerned what would happen in the railway system if we only had a requirement to maintain records. I think I have been told that it would lose the confidentiality, and I am prepared now to be against this amendment totally.

Mr. Thacker: I am really worried about it. I just do not think we should pass it. I can see all sorts of situations where it could be very dangerous if we were to pass this. I know that the sentiment is right, but just in the labour-management relations, too, I can see every employee with every tiny problem reporting it so that if later on there was an accident he would go back to try to cover himself off. I think it could be very dangerous.

Mr. Churcher: It is also worth pointing out that under the Canada Labour Code a series of safety committees have to be established at the local area and the Minister's railway safety inspectors will be participating in the work of these committees. This is another forum the employee has to bring up these safety-related concerns.

Mr. Benjamin: You are obviously not happy with the new subclause 38.(1) that I have moved. What about new subclause 38.(2), that clause of protection where they reported something in good faith?

• 1120

Mr. Churcher: As I mentioned earlier, Mr. Chairman, this could cut right across the union-management disciplinary grievance procedure. That gives me even more problems.

The Chairman: Is there any further discussion?

Amendment negated.

Clause 38 as amended agreed to.

Clauses 39 and 40 agreed to.

On clause 41—*Offences*

The Chairman: On clause 41 we have several amendments. We have a government amendment, and some from the other parties. Mr. Thacker, could you explain the government amendment and whether that involves the other amendments? I do not think it does.

Mr. Thacker: No, not the first one.

[Traduction]

M. Churcher: Si on exige ce genre de déclaration, tout l'aspect confidentiel perd sa raison d'être.

M. Brightwell: On a déjà répondu à ma principale question, mais ce que désire M. Benjamin, je pense, c'est de s'assurer que si un ouvrier considère qu'il y a un problème et qu'il le déclare, il tient alors à ce que l'affaire soit consignée de manière à ce que par la suite, il soit en mesure de se défendre. Je ne crois pas qu'il ait choisi la bonne disposition à cette fin. A mon avis, le libellé crée des difficultés. Je me demandais ce qui arriverait si la seule exigence était de tenir des dossiers. On m'a dit, je crois, que le caractère confidentiel s'en trouverait compromis et je suis prêt maintenant prêt à m'opposer complètement à cet amendement.

M. Thacker: Cela m'inquiète aussi énormément. Je ne pense pas qu'il faille l'adopter. J'entrevois toutes sortes de situations où cette disposition pourrait être extrêmement dangereuse. Je sais que l'idée est bonne au départ, mais il faut compter avec le problème des relations patronales-syndicales. Si tous les employés se mettent à déclarer tous les petits problèmes qu'ils constatent de façon à se protéger si jamais il se produit un accident, cela pourrait être très dangereux.

M. Churcher: Il convient également de signaler qu'aux termes du Code canadien du travail, une série de comités de sécurité doivent être créés localement. Or, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire du ministre participeront aux travaux de ces comités. C'est là une autre tribune où l'employé pourra se présenter pour faire connaître ses préoccupations en matière de sécurité.

M. Benjamin: Vous n'êtes manifestement pas d'accord avec le nouveau paragraphe 38.(1) que j'ai proposé. Que pensez-vous du nouveau paragraphe 38.(2) portant sur la protection des employés ayant déclaré un problème en toute bonne foi?

M. Churcher: Comme je le disais tout à l'heure, monsieur le président, toute la procédure de prise de mesures disciplinaires et de présentation de griefs dans les rapports patronaux-syndicaux pourrait s'en trouver court-circuitée. J'y vois donc encore plus de difficultés.

Le président: Y a-t-il d'autres interventions?

L'amendement est rejeté.

L'article 38 modifié est adopté.

Les articles 39 et 40 sont adoptés.

Article 41—*Infractions*

Le président: Pour l'article 41, plusieurs amendements ont été proposés. Il y en a un du gouvernement et quelques-uns des autres partis. Monsieur Thacker, pourriez-vous expliquer l'amendement du gouvernement et nous dire si les autres amendements en découlent? Personnellement, je ne le crois pas.

M. Thacker: Non, pas le premier.

[Text]

Mr. Churcher: I think the first one covers some technical changes, including a change in the English to the... I am sorry, the reference to the Criminal Code should be section 241 rather than section 237. What happened was that they changed the Criminal Code on us and we found the numbers were wrong.

The Chairman: So this is a technical amendment.

Mr. Churcher: Yes, this is a technical amendment.

The Chairman: You have heard the explanation. Are you prepared to accept the amendment?

Mr. Thacker: There are two amendments, Mr. Chairman, on line 14 of page 37 and lines 38 and 39 on page 38.

The Chairman: And those are technical amendments, just to clarify the wording of the bill with the present Criminal Code. So we have had the explanation. Then we have other amendments on this. This is the technical one. All in favour.

Mr. Benjamin: Wait a minute. What are you speaking about, "section 241 of the Criminal Code applies, with such"?

The Chairman: All the amendment does, Mr. Benjamin, is change the number in the Criminal Code.

Mr. Benjamin: Yes, I know, but you are removing, "except paragraph (1)(a) thereof, applies"—

Mr. McNeil: Yes, paragraph (1)(a) comes out as well. It is an incorrect reference.

Mr. Benjamin: So "except paragraph (1)(a) thereof, applies" is deleted, and 237 is changed to 241. All right.

Amendment agreed to.

The Chairman: On line 16 we have Mr. Robichaud's amendment.

Mr. Robichaud: My amendment is changing the amount to \$200,000, but I realize there are other amendments and I would be willing that we discuss them as a whole and come up with a number that would be acceptable to the opposition and to the government. I think the government had said it was ready to listen to some numbers.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think we would be wise to work from the government amendment and then just talk about the numbers in the government one.

We have an amendment that would put the fine up to \$100,000 per company, not exceeding \$50,000—

Mr. Churcher: That is again for companies.

Mr. Thacker: —again for companies.

Mr. Churcher: There is a difference between summary conviction and indictment.

[Translation]

M. Churcher: Je pense que le premier porte sur certaines modifications de forme, dont un changement dans la version anglaise à... La référence au Code criminel devrait désigner l'article 241 plutôt que l'article 237. Ce qui s'est passé, c'est que le Code criminel a été modifié et nous nous sommes rendu compte de l'erreur dans les chiffres.

Le président: Il s'agit donc d'un amendement de forme.

M. Churcher: Oui, c'est un amendement de forme.

Le président: Vous avez entendu l'explication. Êtes-vous prêts à adopter cet amendement?

M. Thacker: Il y a deux amendements, monsieur le président: l'un à la ligne 14 de la page 37 et l'autre aux lignes 38 et 39 de la page 38.

Le président: Et ce sont des amendements de forme, destinés à préciser le libellé du projet de loi pour tenir compte du Code criminel actuel. Nous avons donc entendu l'explication. Mais il y a d'autres amendements qui ont été proposés. Celui-ci est de pure forme. Tous en faveur.

M. Benjamin: Un instant. Qu'entend-on par «l'article 241 du Code criminel s'applique, compte tenu»?

Le président: L'amendement, monsieur Benjamin, vise tout simplement à modifier le numéro de l'article du Code criminel.

M. Benjamin: Oui, je sais, mais vous supprimez «à l'exception de son alinéa (1)a, s'applique». . .

M. McNeil: Oui, l'alinéa (1)a disparaît également, la référence est inexacte.

M. Benjamin: Ainsi, «à l'exception de son alinéa (1)a, s'applique» est supprimé et le numéro 237 devient 241. D'accord.

L'amendement est adopté.

Le président: A la ligne 16, nous avons l'amendement de M. Robichaud.

M. Robichaud: Mon amendement vise à porter le montant à 200,000\$, mais je me rends compte qu'il y a d'autres amendements et je serais d'accord pour en discuter globalement afin d'en arriver à des chiffres qui seraient acceptables pour l'opposition et pour le gouvernement. Je pense que le gouvernement s'est dit prêt à écouter certaines propositions de chiffres.

M. Thacker: Monsieur le président, je pense qu'il serait judicieux de partir de l'amendement du gouvernement et de discuter uniquement des chiffres présentés par celui-ci.

Nous avons un amendement qui porterait l'amende à 100,000\$ par personne morale, sans dépasser 50,000\$. . .

M. Churcher: Encore une fois, dans le cas des personnes morales.

M. Thacker: . . . pour les personnes morales.

M. Churcher: Il y a une différence entre procédure sommaire et mise en accusation.

[Texte]

The Chairman: You are suggesting \$100,000 and \$50,000, is that not right? You are suggesting \$100,000 and \$50,000 to increase.

• 1125

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Benjamin: You are leaving the amount for individuals the same, at \$10,000 and \$5,000.

Mr. Thacker: That is right. I think \$100,000 and \$50,000, \$10,000 and \$5,000, rounds out well.

Mr. Churcher: For employees, or individuals, the fines under the Canada Labour Code range from \$5,000 to \$25,000, depending upon the severity of the infraction. So we felt that the \$10,000 and the \$5,000 were somewhere in between that.

Mr. Benjamin: My amendment proposes reducing the one regarding employees. I like what you have done about the \$500,000—wait a minute. My amendment calls for \$500,000; you want to go to \$100,000.

Mr. Robichaud: I am at \$200,000.

Mr. Churcher: I should just point out, at \$500,000 a day, as some of these fines could be, it becomes extremely punitive. For example, it is \$15 million for 30 days.

Mr. Angus: That is the idea.

Mr. Churcher: That is a pretty hefty fine.

Mr. Angus: That is a maximum allowable.

Mr. Churcher: I just wanted to point that out to the members.

Mr. Angus: It is up to the judge. I do not think there is a COLA clause in here that will move this up. We are probably doing the rail safety legislation for the next 20 years. We might want to err on the side of generosity, shall we say, and go for the higher figure.

The Chairman: We have heard the range: \$500,000, \$200,000, and \$100,000. Is there any further discussion? I am going to put the government amendment and if that carries, it will effectively take care of Mr. Robichaud's amendment and Mr. Benjamin's amendment. Are you ready for the question?

Mr. Clifford: Will this look after Mr. Robichaud's amendment?

The Chairman: No, only half way. He wants \$200,000 a day.

Mr. Robichaud: Would the government consider \$200,000?

Mr. Thacker: It is really just a judgment call. Our judgment is no better than the judgment of committee members.

[Traduction]

Le président: Vous proposez 100,000\$ et 50,000\$, n'est-ce pas? Vous proposez 100,000\$ et 50,000\$ pour augmenter les chiffres.

M. Thacker: Oui.

M. Benjamin: Vous ne touchez pas au montant applicable aux personnes physiques, qui demeure 10,000\$ et 5,000\$.

M. Thacker: C'est exact. A mon avis, 100,000\$ et 50,000\$, 10,000\$ et 5,000\$ s'harmonisent bien.

M. Churcher: Pour les employés, ou les particuliers, les amendes prévues dans le Code canadien du travail varient de 5,000\$ à 25,000\$, selon la gravité de l'infraction. Nous avons donc jugé que les 10,000\$ et les 5,000\$ se trouvaient dans une bonne moyenne.

M. Benjamin: Dans mon amendement, je propose de réduire l'amende applicable aux employés. J'aime bien ce que vous avez au sujet des 500,000\$—mais attendez. Mon amendement propose 500,000\$; vous parlez de 100,000\$.

M. Robichaud: Je me situe à 200,000\$.

M. Churcher: J'aimerais signaler qu'à 500,000\$ par jour, pour certaines de ces amendes, la sanction pourrait devenir extrêmement onéreuse. Ce serait, par exemple, 15 millions de dollars pour 30 jours.

M. Angus: C'est justement le but recherché.

M. Churcher: On n'y va pas de main morte.

M. Angus: Mais il s'agit d'un maximum.

M. Churcher: Je tenais tout simplement à signaler le fait aux députés.

M. Angus: C'est le juge qui décidera. L'article ne comporte pas de clause d'indexation. La Loi sur la sécurité ferroviaire que nous adopterons demeurera en vigueur probablement pendant 20 ans. C'est pourquoi il vaut peut-être mieux voir grand plutôt que petit.

Le président: Nous avons entendu les chiffres proposés: 500,000\$, 200,000\$ et 100,000\$. Y a-t-il d'autres interventions? Je vais mettre aux voix l'amendement du gouvernement et s'il est adopté, les amendements de M. Robichaud et de M. Benjamin auront été traités du même coup. Êtes-vous prêts à mettre la question aux voix?

M. Clifford: Cela réglera-t-il l'amendement de M. Robichaud?

Le président: Non, pas vraiment. Il demande 200,000\$ par jour.

M. Robichaud: Le gouvernement est-il prêt à envisager 200,000\$?

M. Thacker: Ce n'est en réalité qu'une question de jugement. Notre jugement n'est pas meilleur que celui des autres membres du Comité.

[Text]

Mr. Robichaud: As Iain was saying, we are doing that for a long while. We are just saying that it is up to a maximum. It does not mean that they are going to—

Mr. Thacker: We are agreeable to changing ours to \$200,000 if someone wants to put that.

The Chairman: Before we get into total procedural chaos, I do not have any amendment formally moved. So Mr. Clifford, you are moving that it goes to \$200,000.

Mr. Clifford: Right.

The Chairman: I am looking at the government amendment and in effect it is not exceeding \$200,000.

An hon. member: What about the other two?

Mr. Thacker: Under (b) \$100,000 and under (c) \$100,000.

The Chairman: That is right: \$200,000 \$100,000 and \$100,000.

Amendment agreed to.

The Chairman: So we have passed the government amendment of \$200,000, \$100,000 and \$100,000, with the co-operation of Mr. Robichaud and Mr. Benjamin.

Clause 41 as amended agreed to.

Clauses 42 and 43 agreed to.

On clause 44—*Minister may establish consultative committee*

The Chairman: Clause 44 has amendments from everybody. This is the consultative committee one. Why do we not have a discussion on that? Perhaps we can do what we just did regarding the penalties. There may be some differences in details, but there is a consensus. Mr. Thacker, would you start the discussion, please.

Mr. Thacker: Perhaps we could set out the changes that we indicated last day. I will ask Mr. Churcher to do that for us. We are prepared to see new members on the committee, and we had specified whom they would be, as I recall. One would be from the FCM, two would be from the CRLA, and there would be one public member.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, in changing the number of people on the committee we have had to make a number of consequential amendments. I would suggest that we use the wording of our proposed amendment in anything that the members come up with.

The Chairman: We are now looking at the government suggestion. Would you explain that, please.

[Translation]

M. Robichaud: Comme Iain le disait, le texte de loi demeurera en vigueur pendant longtemps. Nous ne faisons que fixer un maximum. Il ne s'ensuit pas qu'il sera forcément. . .

M. Thacker: Nous sommes d'accord pour modifier nos chiffres et accepter les 200,000\$ si quelqu'un veut faire cette proposition.

Le président: Avant de nous égarer dans un dédale de procédure, il faudrait que quelqu'un propose une motion en bonne et due forme. Alors, monsieur Clifford, vous proposez que le montant soit porté à 200,000\$.

M. Clifford: C'est exact.

Le président: Je vois que l'amendement du gouvernement porte sur un montant qui ne dépasse pas effectivement 200,000\$.

Une voix: Et les deux autres amendements?

M. Thacker: A l'alinéa b) 100,000\$ et à l'alinéa c) 100,000\$.

Le président: C'est juste: 200,000\$, 100,000\$ et 100,000\$.

L'amendement est adopté.

Le président: Nous avons donc adopté l'amendement du gouvernement qui proposait 200,000\$, 100,000\$ et 100,000\$, grâce à l'esprit de collaboration de M. Robichaud et de M. Benjamin.

L'article 41 modifié est adopté.

Les articles 42 et 43 sont adoptés.

Article 44—*Constitution*

Le président: L'article 44 a fait l'objet d'amendements de la part de chacun. Cet article porte sur le comité consultatif. Pourquoi ne pas entreprendre un débat à ce sujet? Nous aboutirons peut-être au même résultat que dans le cas des sanctions. Il y a peut-être des différences de détail, mais on s'entend sur l'essentiel. Monsieur Thacker, accepteriez-vous de lancer la discussion.

M. Thacker: Peut-être pourrions-nous commencer par rappeler les modifications signalées l'autre jour. Je demanderai à M. Churcher de le faire pour nous. Nous désirons ajouter de nouveaux membres au comité et, si je me souviens bien, nous avons précisé la provenance de ces membres. L'un d'entre eux viendrait de la FCM, deux de l'ASCC et un autre encore du grand public.

M. Churcher: Monsieur le président, en modifiant le nombre de membres du Comité, nous avons dû apporter un certain nombre de modifications corrélatives. Je proposerais que nous ayons recours au libellé de l'amendement que nous proposons comme base des suggestions des autres députés.

Le président: Nous examinons maintenant la suggestion du gouvernement. Pourriez-vous l'expliquer, s'il vous plaît?

[Texte]

[Traduction]

• 1130

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we are now going from a maximum of 11 to up to 14. There is a really strong argument that you do not want to get your committee any larger than that. The whole committee has been structured on the same basis as the Senior Grain Consultation Committee, which is working very well under the Western Grain Transportation Act. But if it gets too large—

The Chairman: Is that Hugh Horner?

Mr. Thacker: Yes. He sits on it, but Otto Lang was the chairman until recently.

The Chairman: Well, thank goodness there has been some progress.

Mr. Thacker: I think the government has responded very well to the witness and to not letting the committee get too large. There is an extra labour one, there is a public one. I think it meets everyone's needs, frankly.

Mr. Benjamin: You will notice my amendment suggested 11, and it would consist of 5 members from labour organizations representing the employees of the railway companies to which this proposed act applies. I believe there are two or three significant railway brotherhoods that do not belong to the CRLA, so I was thinking whatever number you put in, there of course should be probably 2 or 3 from the CRLA, but I believe there are some significant unions that are not members of the CRLA.

Secondly, I also suggest that one member from the Canadian Railway Labour Association, which represents all the railroads, plus one member from VIA Rail, one member to represent the shippers of rail freight traffic—

Mr. McNeil: Is this an option—

Mr. Benjamin: This is my fall-back position.

The Chairman: Do you want Mr. de Belleval on, from VIA Rail?

Mr. Benjamin: I do not care; whomever they want to put on.

The point I want to make is that we are giving, what is it, four representatives to the railroads. The government is adding one from the Federation of Canadian Municipalities. Fine. That is great. That one member to represent the public... I had in mind a member from Transport 2000, which is a transportation consumer representative.

Mr. Robichaud: This would come in with my amendment.

Mr. Benjamin: I have it in my other amendment as well; and I have one for the Federation of Canadian Municipalities.

M. Thacker: Monsieur le président, nous passons maintenant d'un maximum de 11 à un maximum de 14. On peut penser à d'excellentes raisons pour soutenir qu'il ne faudrait pas que le comité soit plus nombreux que cela. La structure de ce comité a été calquée sur celle du Comité supérieur du transport du grain, constitué aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'ouest et qui fonctionne très bien. Mais s'il est trop nombreux. . .

Le président: Est-ce Hugh Horner?

M. Thacker: Oui. Il y siège, mais Otto Lang en était le président jusqu'à ces derniers temps.

Le président: Bon, tant mieux si nous avons progressé.

M. Thacker: Je pense que le gouvernement a très bien répondu au témoin et qu'il a raison de ne pas vouloir d'un comité trop nombreux. On compte un membre supplémentaire du milieu syndical et un membre du public. Franchement, je pense que tous les intérêts sont représentés.

M. Benjamin: Vous remarquerez qu'il est question de 11 personnes dans mon amendement: le comité comprendrait 5 membres d'organisations syndicales représentant les employés des sociétés ferroviaires régies par la loi proposée. Je pense qu'il y a deux ou trois importantes fraternités ferroviaires qui ne sont pas membres de l'ASCC et j'ai pensé qu'indépendamment du nombre que l'on retiendra, il faudra naturellement inclure deux ou trois représentants de l'ASCC, mais sans oublier que d'importants syndicats ne sont pas membres de l'ASCC.

Par ailleurs, je propose également un membre de l'Association des syndicats des cheminots du Canada, représentant toutes les compagnies de chemin de fer, un membre de VIA Rail, un membre représentant les expéditeurs de marchandises par chemin de fer. . .

M. McNeil: Est-ce une option. . .

M. Benjamin: C'est là ma position de repli.

Le président: Désirez-vous la présence de M. de Belleval, de VIA Rail?

M. Benjamin: Cela m'est égal; le choix ne m'appartient pas.

L'idée, c'est que nous accordons une place à quatre représentants des chemins de fer. Le gouvernement ajoute un membre de la Fédération des municipalités canadiennes. Très bien, pas de problème. Quant au représentant du grand public, je pensais à un membre de Transport 2000, qui représente les usagers du transport.

M. Robichaud: Cela concorderait avec mon amendement.

M. Benjamin: Ce membre figure également dans mon autre amendement, qui comporte un représentant de la Fédération des municipalités canadiennes.

[Text]

Mr. Thacker: We have covered that one too.

I think the only one we have not covered for Mr. Benjamin is that he would like to have some other unions specifically set out. The last day we were here we explained that if we get to choosing specific unions, that will cause problems too. We therefore suggested just two from the CRLA, and the unions can fight it out themselves.

Mr. Angus: Except Mr. Benjamin pointed out that not all of the railway unions are members of the CRLA, and if we go back to the Western Grain Transportation Act and deal with the advisory committee, the practice has been that the Minister has picked from a whole bunch of unions. Where until a year ago we had somebody from the railroads, one of the railroad unions, sitting on the advisory group, we now have somebody who in effect represents the grain handlers, Richard McFarlane, out of Thunder Bay, who is now the labour representative. So the Minister of Transport has, under that act, picked from within labour. . . and I assume there has been some kind of consultation. So I do not think we have to worry about Mr. Benjamin's suggestion about a phrase that would deal with those railroad unions which are not members of the Canadian Railway Labour Association.

Mr. Thacker: In response, I would say I will ask Mr. Churcher to talk about the unions that are not part of the CRLA. But the Minister can appoint not fewer than two or more than four who have some special expertise and special interests. So he could, out of his grouping of two to four, pick someone, if they came in and made the case as to why they should be included. We have added to the specific list. Where the bill requires seven, we are adding three more, and then the Minister still has that reservoir.

Mr. Angus: But is not that reservoir really to bring in people from outside the industry perhaps, somebody who is a health and safety specialist, for example, or an electronics person, somebody who can add a certain level of knowledge to the advisory group?

Mr. Thacker: Yes, Transport 2000, M-TRAK. They could come on, and then they can leave too, type of thing, over a period. The union might come on for a period, because something unique is happening to it, and then leave.

Mr. Angus: You do recognize though, that by specifying the Canadian Railway Labour Association, you are excluding, in terms of the labour position, railway unions who are not members of that association.

[Translation]

M. Thacker: Nous avons tenu compte de ce représentant également.

Je pense que le seul point de M. Benjamin dont il n'a pas été tenu compte, c'est celui voulant que d'autres syndicats soient spécifiquement nommés. L'autre jour, nous avons expliqué que la désignation spécifique de syndicats pourrait entraîner des problèmes. C'est pourquoi nous avons proposé deux représentants seulement de l'ASCC, de manière à laisser les syndicats se débrouiller entre eux pour le choix des représentants.

M. Angus: N'oublions pas toutefois que M. Benjamin a signalé que tous les syndicats de chemin de fer ne sont pas membres de l'ASCC. Si nous reprenons l'exemple de la Loi sur le transport du grain de l'ouest et de son comité consultatif, on verra que le ministre a fait un choix parmi un grand nombre de syndicats. Jusqu'à il y a environ un an, il y avait un représentant des sociétés ferroviaires et un représentant des syndicats de cheminots dans le groupe consultatif. Maintenant, il y a quelqu'un qui représente les manutentionnaires de grains, Richard McFarlane, de Thunder Bay, qui est maintenant le représentant des syndicats. Ainsi, le ministre des Transports, en application de la loi, a fait un choix parmi les syndicats. . . après consultation, j'imagine. C'est pourquoi je ne crois pas qu'il soit nécessaire, comme le suggère M. Benjamin, d'inclure une disposition pour tenir compte des syndicats ferroviaires qui ne sont pas membres de l'Association des syndicats de cheminots du Canada.

M. Thacker: En réponse, je demanderais à M. Churcher de nous parler des syndicats qui ne font pas partie de l'ASCC. Mais le ministre ne peut nommer que deux à quatre membres choisis en raison de leur compétence dans le domaine ou de l'intérêt qu'ils y portent. Il pourrait, dans ce cadre, choisir quelqu'un représentant justement les groupes dont les intérêts ne sont pas défendus. Nous avons rallongé la liste. Alors que le projet de loi prévoit sept représentants, nous en ajoutons trois autres et le ministre peut donc puiser dans ce réservoir.

M. Angus: Mais ce réservoir n'est-il pas justement destiné à permettre de faire venir des personnes de l'extérieur de l'industrie comme, par exemple, un spécialiste de l'hygiène et de la sécurité professionnelle ou un électronicien, quelqu'un susceptible de donner des avis compétents au groupe consultatif?

M. Thacker: Oui, Transport 2000, AMTRAK. Ces personnes pourraient être membres pendant une certaine période de temps, puis céder leur place à des représentants des syndicats, en fonction des événements et des besoins.

M. Angus: Vous devez reconnaître toutefois, qu'en précisant l'Association des syndicats de cheminots du Canada, on exclut dans le milieu ouvrier les syndicats de cheminots qui ne sont pas membres de cette association.

[Texte]

Mr. Thacker: Mr. Churcher, who would that be?

Mr. Churcher: The only union I am aware of that would have a railway safety implication, Mr. Chairman, would be the dispatchers union, a breakaway group, which I believe is only in western Canada and only on Canadian Pacific. We feel the CRLA does in fact represent railway labour.

Mr. Benjamin: Are the machinists in the CRLA?

Mr. Churcher: I believe so.

Mr. Benjamin: The shop-craft unions are not in the CRLA, and there are about 7,000 or 8,000 of them.

Mr. Churcher: I do not think this legislation would really apply to them. This will be covered under the Canada Labour Code. You are talking about people working in a—

Mr. Benjamin: The standards on maintenance, inspection and whatnot, having to do with safety, will affect almost all of the shop-craft workers.

Mr. Churcher: We could still include these people from one of the Minister's special representatives.

Mr. Benjamin: May I suggest a small compromise in the government amendment. We could make that read "plus eleven, and then three members, two of whom represent the Canadian Railway Labour Association".

Mr. Angus: This would be three members from labour.

Mr. Benjamin: Yes, that is right. Three members from labour, two of whom represent the Canadian Railway Labour Association. Then the Minister could pick out somebody from the machinists or any other group that has to do with those.

Mr. Thacker: That is sensible, Mr. Chairman. We will just reword this government one. It would be (b).

Mr. Benjamin: Change clause 10 to clause 11.

Mr. Thacker: Yes, so under clause 8, 10 to 11, and under (b)(i) it would say "three members representing labour, two of whom represent the Canadian Railway Labour Association", "two of whom must", "two of whom shall represent the Canadian Railway Labour Association". That will drive our Justice people berserk.

Mr. Benjamin: Tough on them. They get paid better than we do.

Mr. Robichaud: I have an amendment. One part of it has been taken care of. . . a member from the Federation of Canadian Municipalities.

[Traduction]

M. Thacker: Monsieur Churcher, de quel syndicat s'agit-il?

M. Churcher: Le seul syndicat, à ma connaissance, que la sécurité ferroviaire puisse vraiment intéresser, c'est le syndicat des expéditeurs, monsieur le président, un groupe dissident qui, je pense, n'existe que dans l'ouest du Canada et qui ne représente que des employés du Canadien Pacifique. Nous estimons que l'ASCC ne représente pas vraiment les ouvriers du chemin de fer.

M. Benjamin: Les mécaniciens font-ils partie de l'ASCC?

M. Churcher: Oui, je pense.

M. Benjamin: Les syndicats d'employés d'atelier ne font pas partie de l'ASCC, et il existe environ de 7,000 à 8,000 ouvriers d'atelier.

M. Churcher: Je ne crois pas que cette loi s'applique réellement à ces employés. Leur cas relève plutôt du Code canadien du travail. Nous nous intéressons aux employés qui. . .

M. Benjamin: Les normes de maintenance, d'inspection, etc. qui se rapportent à la sécurité auront une incidence pratiquement sur tous les ouvriers d'atelier.

M. Churcher: Ces personnes pourraient être représentées par l'un des membres choisis spécialement par le ministre.

M. Benjamin: Pourrais-je proposer un petit compromis concernant l'amendement du gouvernement? Nous pourrions arrêter le libellé suivant: «onze, et trois autres membres, dont deux représentant l'Association des syndicats des cheminots du Canada».

M. Angus: Il y aurait alors trois membres des syndicats.

M. Benjamin: Oui, c'est exact. Trois membres du milieu ouvrier dont deux représentent l'Association des cheminots du Canada. Le ministre pourrait alors choisir un représentant du groupe des mécaniciens ou de tout autre groupe concerné.

M. Thacker: Cela me semble censé, monsieur le président. Nous n'avons qu'à reformuler l'amendement du gouvernement. Ce serait l'alinéa b).

M. Benjamin: Remplacer la disposition 10 par la disposition 11.

M. Thacker: Oui, aux dispositions 8, 10 et 11, et à l'alinéa b)(i) nous aurions «trois membres représentant les syndicats dont deux représentants de l'Association des syndicats des cheminots du Canada», «dont deux doivent», «dont deux représentent l'Association des cheminots du Canada». Nos avocats du ministère de la Justice en seront complètement mabouls.

M. Benjamin: Tant pis pour eux. Ils sont mieux payés que nous.

M. Robichaud: J'ai proposé un amendement. Une partie a déjà été réglée à savoir la participation d'un membre de la Fédération des municipalités canadiennes.

[Text]

My other one was "one member drawn from a recognized non-governmental, non-profit transport organization", which could, if we amended (h), read "one member to represent the public, drawn from a recognized, non-governmental, non-profit transport organization". I think this would take care of it.

• 1140

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I think that case could be made really, to come from the Minister's pool of the four members. This is pretty general. Recognized by whom?

Mr. Robichaud: Okay, why do we not specify from the pool; there is at least one coming from that.

Mr. Thacker: But there could be thousands of groups who would want to get on. That is the problem. Mr. Robichaud would like to—

Mr. Robichaud: No, there are not thousands of non-profit transport organizations.

Mr. Churcher: This could be at a university. The way you have it worded it could, in fact, apply to something like the Canadian Institute of Guided Ground Transport. I have a problem with the definition.

The Chairman: The Minister has a general pool of two to four, as I understand it, along with these extras that the amendment suggests, up to 11, two of whom shall be from the CRLA and one other from labour; the other is to the public. I must say, Mr. Robichaud, I think you are getting too specific, with respect.

There is another problem I am going to throw on the table in a minute. It has nothing to do with numbers. It is something to do with the Royal Recommendation.

Mr. Angus: On Mr. Robichaud's suggestion, I think what he is doing is setting out some criteria from where the public rep should come. It should come from a non-profit organization which is involved in transport matters.

The Chairman: Let the Minister decide that. Gentlemen, let us not get too precise on this thing. We have set it out. We have labour involvement; we have other involvement. Surely the Minister, in his discretion, will be able to make a decision. I do not see why we should tie it down any further.

Mr. Robichaud: Let us just say 11 members, then, and count on the Minister's discretion that he will properly represent all the groups.

The Chairman: Let us hope he will. I think your amendment adds confusion, quite frankly and with respect.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would point out that there was a very detailed consultation process that went on for a couple of years and that really led even to the

[Translation]

L'autre partie a trait à «une organisation de transport non gouvernementale et à but non lucratif reconnue» qui pourrait être libellée comme suit, si l'on modifie l'alinéa h): «un membre représentant le public, provenant d'une organisation de transport non gouvernementale et à but non lucratif reconnue». J'estime que de cette façon il serait tenu compte de tous les éléments.

M. Thacker: Monsieur le président, à mon avis, on pourrait fort bien laisser le ministre choisir ce représentant parmi les quatre membres qui relèvent de son choix. La proposition est assez générale. «Reconnue» par qui?

M. Robichaud: D'accord, nous pourrions préciser que cette organisation fait partie des membres choisis par le ministre.

M. Thacker: Mais il pourrait y avoir des milliers de groupes désireux de participer. C'est là le problème. M. Robichaud voudrait. . .

M. Robichaud: Non, il n'existe pas des milliers d'organisations de transport à but non lucratif.

M. Churcher: Le représentant pourrait être une université. Votre formulation, en fait, s'applique à un groupe comme l'Institut canadien des transports terrestres guidés. La définition me paraît ambiguë.

Le président: Le ministre peut choisir de deux à quatre membres, auxquels s'ajoutent, selon les propositions, jusqu'à onze autres représentants, dont deux de l'ASCC et un autre du milieu syndical, puis un dernier du grand public. Je dois dire, monsieur Robichaud, que l'on commence à être trop spécifique, sauf votre respect.

Il y a un autre problème dont je vais parler tout à l'heure. Il n'a rien à voir avec les chiffres. Il se rapporte à la recommandation royale.

M. Angus: Pour en revenir à la proposition de M. Robichaud, je pense qu'il essaie de définir les critères du choix d'un représentant du grand public. Celui-ci devrait provenir d'un organisme à but non lucratif oeuvrant dans le domaine du transport.

Le président: Laissons le ministre décider. Messieurs, ne soyons pas trop précis. Nous avons défini les grandes lignes. Nous avons inclus la participation des syndicats et des autres parties intéressées. Le ministre pourra user de son pouvoir discrétionnaire pour prendre une décision. Je ne vois pas pourquoi nous devrions le corseter davantage.

M. Robichaud: Contentons-nous alors de préciser onze membres et de compter sur le ministre pour que tous les groupes soient convenablement représentés.

Le président: Faisons-lui confiance. Je pense que votre amendement ajoute de la confusion, je vous le dis bien franchement et respectueusement.

M. Thacker: Monsieur le président, je voudrais rappeler qu'à la suite de consultations intensives, qui ont eu lieu il y a quelques années, on s'était entendu pour un

[Texte]

formulation of 10 members. The government has agreed to add three more. I think we can get away with that. Now we are adding an extra one. There is a point where you go too far. We almost have to go back and redo the whole consultation, because there are other groups that wanted to be on the list. We said: no, I am sorry; we are going with this one.

Mr. Robichaud: Yes, but we are talking of Transport 2000 or Amtrak. We are not talking about everyday organizations. We have people who have a definite interest in transport and who are knowledgeable.

Mr. Thacker: They did not make their case and get on the original list. There was a broad concept—

The Chairman: This is due to public policy. You have all sorts of institutes.

Mr. Robichaud: Put one of those, too.

The Chairman: The Fraser institute—

Mr. Thacker: The government has announced—

An hon member: I have nothing against them, Pat.

Mr. Thacker: —The Minister did announce that he was interested in Transport 2000 and Amtrak.

The Chairman: The Minister of Transport is in there. Why get hogtied?

Mr. Thacker: Amtrak may not exist beyond—

The Chairman: You may. Why get hogtied? I would like—

Mr. Robichaud: You will still be chairman of another Transport committee.

The Chairman: No. If you are elected. . . I do not think I will be re-elected.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we are asking that Mr. Robichaud vote against his particular amendment. We are asking if, after consultation with officials, you would consider two extra words in our amendment. Where we originally asked you to include three members representing labour, two of whom shall represent the CRLA, would you consider this: three members representing organized railway labour. Add the two extra words “organized railway”. It will make it that much more certain.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in playing around with these numbers I appreciate that we have to watch the height of the numbers, or you may rule us out of order because we are spending more money.

The Chairman: I am coming to that. There is a defect on what the government has lying on the table at the moment.

[Traduction]

choix de dix membres. Le gouvernement a accepté d'ajouter trois autres représentants. Je pense que cela sera toléré. Mais voilà que maintenant nous voulons en ajouter encore un autre. Il y a des limites. Il faudrait pratiquement reprendre tout le processus de consultation parce qu'il y avait beaucoup d'autres groupes qui voulaient figurer sur la liste. Or, nous avons dû refuser leur participation. Nous avons déjà arrêté notre choix.

M. Robichaud: Oui, mais nous parlons maintenant de Transport 2000 ou d'Amtrak. Il ne s'agit pas d'organisations ordinaires. Ce sont des personnes qui sont véritablement intéressées par le transport et qui sont compétentes.

M. Thacker: Elles n'ont pas fait valoir leur point de vue à ce moment-là et n'ont pas été portées sur la liste originale. L'idée générale. . .

Le président: C'est la nature même des questions d'intérêt public. Il existe toutes sortes d'instituts.

M. Robichaud: Incluant également l'un d'entre eux.

Le président: L'Institut Fraser. . .

M. Thacker: Le gouvernement a annoncé. . .

Une voix: Je n'ai rien contre eux, Pat.

M. Thacker: . . . le ministre a annoncé qu'il était intéressé par Transport 2000 et Amtrak.

Le président: Le ministre des Transports est là. Pourquoi ne pas lui laisser les mains libres?

M. Thacker: Il est bien possible qu'Amtrak n'existe plus d'ici. . .

Le président: Mais vous y serez. Pourquoi se lier les mains? Je voudrais. . .

M. Robichaud: Vous serez encore président d'un autre comité des transports.

Le président: Non. Si vous êtes élu. . . Je ne crois pas que je sois réélu.

M. Thacker: Monsieur le président, nous demandons à M. Robichaud de voter contre son propre amendement. Nous demandons si, après consultation avec les intéressés, vous pourriez envisager d'ajouter deux mots à notre amendement. Au départ, nous voulions inclure trois membres représentant les syndicats, dont deux de l'ASCC, mais voici ce que nous proposons maintenant: Trois membres représentant les organisations ouvrières du rail. Ajoutons ces mots supplémentaires: Organisations ouvrières du rail. Ainsi, les choses seront claires.

M. Benjamin: Monsieur le président, dans toute cette discussion sur le nombre de représentants, il faudrait peut-être songer à la dimension financière, car plus les membres seront nombreux, plus les dépenses seront élevées.

Le président: Je vais venir à cette question. La proposition du gouvernement comporte une anomalie.

[Text]

Mr. Benjamin: As a further compromise, Mr. Chairman, Mr. Thacker and Mr. Churcher, you will have read the other amendment I had. I am thinking now of the balance of representation on this consultative committee. We have now agreed on three, representing organized railway labour. I would recommend there be two members from the Canadian Railway Labour Association, and one member from VIA Rail. The way it is set up at the moment there would be four representatives from railroads, CN, CP, VIA and one from the other little ones. All of them belong to the Canadian Railway Labour Association, but VIA Rail is a different kettle of fish.

• 1145

The Chairman: It sure is.

Mr. Benjamin: I would suggest that if we just said two from the Canadian Railway Labour Association... they can get together at one of their meetings and recommend two of their number to the Minister and have VIA Rail recommend one. That is three from the railroads. You have three from labour, then the rest are the consumer and shipper and so forth.

Mr. Robichaud: And one from the non-transport.

Mr. Churcher: Mr. Chairman, I have a problem with doing that because I have real concern that the Railway Association of Canada is generated primarily by CN and CP. If we did that, I am not convinced the interests of the smaller railways would be taken into account. That was the reason why we have had an additional member right from the start of this process to represent the small railways that have a completely different set of problems. For that reason, I would strongly suggest we stay with the representation we have proposed.

Mr. Benjamin: All right then, one member from the Canadian Railway Association, one from VIA Rail—

Mr. Thacker: You have done a good job, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: —and one from railroads other than CN and CP. You have your balance of three and three.

Mr. Churcher: Could you see CP representing CN?

The Chairman: Mr. Thacker, as the Minister of Justice having this new organization to get judges... and he is pretending that the Canadian Bar Association does not have politics within the Canadian Bar and we are going to get clean judges. I mean, you can go on ad infinitum, Mr. Benjamin. With respect, I think the thing is fairly well

[Translation]

M. Benjamin: Nous pourrions aller plus loin dans le compromis, monsieur le président, monsieur Thacker et monsieur Churcher. Vous avez lu l'autre proposition que j'ai présentée. Je pense maintenant à l'équilibre de la représentation au sein du comité consultatif. Nous nous sommes désormais entendus sur trois représentants des organisations ouvrières du rail. Je recommanderais deux membres de l'Association des syndicats de cheminots du Canada et un membre de VIA Rail. Selon les modalités actuelles, il y aurait quatre représentants des chemins de fer: CN, CP, VIA et les petites compagnies. Toutes ces sociétés sont représentées par l'Association des syndicats de cheminots du Canada, mais VIA Rail se trouve dans une catégorie à part.

Le président: Vous avez raison.

M. Benjamin: Je dirais que si nous nous contentions de deux représentants de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, les membres de cette association pourraient se regrouper et choisir eux-mêmes deux représentants à proposer au ministre, tandis que VIA Rail recommanderait son propre représentant. Ainsi, nous aurions trois représentants des chemins de fer. Et il y aurait également trois représentants des organisations ouvrières et les autres représentants défendraient les intérêts du consommateur, de l'expéditeur, etc.

M. Robichaud: Et un représentant extérieur aux transports.

M. Churcher: Monsieur le président, cette formule me gêne parce que j'ai l'impression que l'Association des chemins de fer du Canada représente surtout les intérêts de CN et de CP. Dans ce cas, je ne suis pas convaincu que les petites sociétés ferroviaires y trouveraient leur compte. C'est la raison pour laquelle, dès le départ, nous avons ajouté un membre supplémentaire pour représenter les petites compagnies ferroviaires, dont les problèmes sont entièrement différents. C'est pourquoi je suggère avec force que nous conservions la structure de représentation que nous avons proposée.

M. Benjamin: D'accord, un membre de l'Association des chemins de fer du Canada, un membre de VIA Rail...

M. Thacker: Vous avez fait du bon travail, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: ... et un membre des compagnies ferroviaires autres que le CN et le CP. On conserve ainsi l'équilibre de trois et trois.

M. Churcher: Pouvez-vous imaginer le CP représentant le CN?

Le président: Monsieur Thacker, c'est la même chose pour le ministre de la Justice avec son nouvel organisme de nomination des juges. Il prétend que l'Association du barreau canadien ne fait pas de politique et que, par conséquent, les juges seront impartiaux. A ce compte-là, on peut discuter à l'infini, monsieur Benjamin. Au total,

[Texte]

balanced. If it is not, then we will have some amendments someday.

Mr. Benjamin: I understand that B.C. Rail, Algoma Central, and Ontario Northland play a very active and significant role in the Canadian Railway Association. I am not sure about the little switching companies. In fact, I believe that for one year, not too long ago, the head of Algoma Central or B.C. Rail was the chairman of the Canadian Railway Association. I think they try to mix it around. Of course, you are right, Mr. Chairman, they have their internal politics.

The Minister, getting two from the Canadian Railway Association, can say, look, you have two here—one from CP and one from CN. I want you to give me another name from one of the other railroads. Then the Minister will decide, and he appoints two.

The Chairman: Mr. Thacker, would you summarize where we are at the moment.

Mr. Thacker: From where the bill is drafted, we have added three more members and we have now again today added an extra one. I think the committee has done good work on this and that is as far as we would like to see it go. I was trying to delete one to be helpful to the Chair.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. Chairman, I would move—

The Chairman: No, we are trying to do this together, otherwise we do have to vote separately.

Is there any further discussion, so we can do this all at once? Otherwise, I am going to have to call the individual amendments on the basis of the discussion and the amendments the Chair has in front of it. In view of the additions the Parliamentary Secretary mentioned, it may not be perfect. We are getting into a pretty large committee. We are getting as large as some caucuses. You do not want too many on a committee, otherwise there are no decisions.

If I have the consent of members, I am hoping we can put—if the government member or someone moves it—the government motion, as amended, and call a vote on that, which would take care, effectively, of Mr. Robichaud's and Mr. Benjamin's amendments. If not, I am going to put Mr. Robichaud's amendment and Mr. Benjamin's amendment and then the government amendment. You are right, we will always have ideas on numbers. I think we have to leave some discretion to the Minister. We have opened up a pretty large committee here. Mr. Benjamin, as you well know, we have reflected the evidence in specifying the municipalities because it is very important. We have given very specific

[Traduction]

je pense que nous avons atteint un assez bon équilibre. S'il y a quelque chose qui cloche, il sera toujours possible de modifier la loi à une date ultérieure.

M. Benjamin: Je crois savoir que B.C. Rail, Algoma Central et Ontario Northland jouent un rôle très actif et important au sein de l'Association des chemins de fer du Canada. Je ne connais pas trop bien l'Association des petites compagnies d'embranchement. En fait, je pense que pendant une année, il n'y a pas longtemps de cela, le président d'Algoma Central ou de B.C. Rail était le président de l'Association des chemins de fer du Canada. Les rôles changent périodiquement. Naturellement, vous avez raison, monsieur le président, ces compagnies ont leur propre politique interne.

Le ministre, disposant de deux représentants de l'Association des chemins de fer du Canada et constatant que le CP et le CN sont déjà représentés, pourra demander la participation d'un représentant des petites compagnies ferroviaires. Ce sera à lui de décider et il pourra même choisir deux représentants.

Le président: Monsieur Thacker, pourriez-vous faire le point sur la discussion jusqu'à présent.

M. Thacker: A partir des dispositions du projet de loi, nous avons déjà ajouté trois autres membres et, aujourd'hui, nous en ajoutons un quatrième. Je pense que le comité a fait du bon travail dans ce dossier et je ne pense pas qu'on puisse aller plus loin. J'essayais de supprimer un représentant pour faciliter la tâche du président.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, je proposerais. . .

Le président: Non, nous essayons d'en arriver à une proposition globale. Autrement, il faudra voter séparément.

Quelqu'un d'autre voudrait-il intervenir pour que toute la question soit réglée globalement? Autrement, je vais devoir mettre en discussion chacun des amendements qui ont été présentés. Compte tenu des ajouts mentionnés par le secrétaire parlementaire, cela risque d'être long. Nous sommes en train d'avoir un comité fort nombreux, presque aussi important que certains groupes parlementaires. Il n'est pas souhaitable qu'un comité soit trop nombreux car il est alors impossible de prendre des décisions.

Si les députés m'accordent leur consentement, j'aimerais que nous puissions—si le membre du gouvernement ou quelqu'un d'autre en fait la proposition—que la motion amendée du gouvernement soit mise aux voix. De cette façon, les amendements de messieurs Robichaud et Benjamin seraient prises en considération. Autrement, je vais demander un vote sur l'amendement de M. Robichaud, puis sur celui de M. Benjamin et enfin sur celui du gouvernement. Vous aviez raison. On a toujours beaucoup d'idées lorsqu'il s'agit de chiffres. Mais j'estime qu'il faut laisser une certaine latitude au ministre. Nous avons déjà défini un comité assez important. Monsieur Benjamin, comme vous avez

[Text]

representation to the railway workers, which is very good. I do not see how much further we can go on this thing.

[Translation]

pu le constater, nous avons tenu compte des témoignages en incluant les municipalités, parce que celles-ci sont très importantes. Nous avons accordé une place particulière aux employés des chemins de fer, ce qui est excellent. Je ne vois donc pas ce que nous pourrions faire de plus.

• 1150

Do I have the consent of members to put the government amendment as amended, if a government member will put it? That will take care of the other two amendments that confront the Chair.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I so move.

The Chairman: Separate and apart from numbers, the clerk will explain this.

The Clerk of the Committee: Paragraph (h) in the government amendment stands now; nobody has taken it out. In subclause 44.(1) you refer, on lines 18 and 19, to "not fewer than two and not more than four members who." In subclause 44.(13), on page 41, you are prepared to pay travel and living allowances. However, in your amendment (e) to clause 44 you are referring to those people in paragraphs (a) to (g) or (i), but you are not stipulating (h) and it implies that (h), the member of the public, is to receive daily living allowance and travel expenses from the government. It puts a charge beyond that agreed to by the Royal Recommendation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have already agreed that at report stage there will be an amended Royal Recommendation. If a Royal Recommendation can cover this as well, we are out of the woods.

The Chairman: That was the suggestion the clerk whispered in my left ear. I guess that takes care of it, does it not?

The Clerk: Paragraph (e) is not included in this amendment and will be re-submitted later at report stage.

The Chairman: Why not amend it now and not worry about another amended Royal Recommendation?

The Clerk: No, they are going to have to do it anyway to raise 50% to 80% on the granting.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I have the greatest respect for the clerk, but you cannot, as a committee, directly increase those costs. This is a very indirect one. Parliament passed the principle that there will be a committee. We are just talking about the numbers and about increasing that number. The Royal Recommendation adopted the principle that those members shall be paid a per diem. We are just increasing the number and I do not know that it would be sufficient to violate the Royal Recommendation.

Les députés m'autorisent-ils à mettre aux voix l'amendement du gouvernement, tel qu'il a été modifié, si un député du gouvernement veut bien présenter une motion? Cette formule englobera les deux autres amendements présentés.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'en fais la proposition.

Le président: Je laisse le soin au greffier de faire le point, sans tenir compte des chiffres.

Le greffier du comité: L'alinéa h) de l'amendement du gouvernement demeure tel quel; personne ne l'a supprimé. Au paragraphe 44.(1), nous avons à la ligne 16 «de deux à quatre membres choisis». Au paragraphe 44.(13), à la page 41, vous êtes disposés à verser des indemnités de frais de séjour et de déplacement. Toutefois, dans votre amendement e) à l'article 44, vous faites référence aux personnes visées par les alinéas a) à g) ou i), mais vous n'incluez pas spécifiquement l'alinéa h), ce qui implique que h), le membre du public, recevra ses indemnités de frais de séjour et de déplacement du gouvernement. Cela impose des frais non prévus par la recommandation royale.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons déjà convenu qu'au moment du rapport, la recommandation royale aura été modifiée. Si la recommandation royale englobe cet aspect également, nous sommes tirés d'affaire.

Le président: C'est justement ce que le greffier me chuchotait à l'oreille. Je suppose donc que cela règle la question, n'est-ce pas?

Le greffier: L'alinéa e) n'est pas inclus dans cet amendement et sera représenté plus tard au moment du rapport.

Le président: Pourquoi ne pas l'amender maintenant pour ne pas avoir à nous inquiéter d'une nouvelle modification à la recommandation royale?

Le greffier: Non, car il faudra de toute façon la modifier pour faire passer les chiffres des crédits de 50 p. 100 à 80 p. 100.

M. Thacker: Monsieur le président, j'ai beaucoup de respect pour le greffier, mais il n'est pas possible, en tant que comité, d'augmenter directement ces coûts. Les choses doivent se faire directement. Le Parlement a ratifié le principe de l'existence d'un comité. Nos débats portent sur le nombre de membres et sur l'augmentation de ce nombre. La recommandation royale a entériné le principe des indemnités à verser aux membres. Nous ne faisons qu'accroître le nombre de membres et je ne crois pas que cela soit suffisant pour ne pas respecter la recommandation royale.

[Texte]

Mr. Benjamin: I think it does unless you are going to reduce the per diem in the travel expenses they are entitled to.

Mr. Thacker: That is set by a different process. This is one step removed. It is not a direct charge or as if we are imposing a taxing legislation.

The Chairman: Let us adopt paragraphs (a) to (i) and then make reference that the government re-submit it at the report stage. Does that take care of the procedure? I am told by the clerk that it saves a chastisement that the Chairman on a committee will get from the Speaker if it. . . Obviously they have their network and I am sure if we avoid this, we will definitely get the chastisement. Why do we not do it and see how it goes. I am not up to a chastisement today, but some days I am.

Let us move amendment (a) to paragraph (i) with the other amendment the government has made on numbers and call the clause.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): I so move.

• 1155

Amendments agreed to.

Clause 44 as amended agreed to.

On Clause 45—*Exercise of powers*

The Chairman: There is an amendment by Mr. Benjamin. It is a new clause 45.

Mr. Thacker: The EAPs are already covered under clause 18 by the support ones and should really not be negotiated.

Mr. Angus: Mr. Chairman, my understanding is that clause 18 does not make it mandatory. It says the Governor in Council "may" while my colleague's intention is that it be mandatory.

The Chairman: "Shall".

Mr. Angus: It may be that the wording does not mesh with that. If we could somehow require the railway companies to have an Employee Assistance Program. . .

Mr. Thacker: I wonder if the committee might want to add that to its recommendations on drugs, but the two really tie together. The whole plan was for the officials to deal with the railways and unions and come up with it. EAP programs might be part of it, but we do not want the government to fund them. They should be funded by the railways or unions.

Mr. Benjamin: We agree with you on that, but we are not talking about funding.

[Traduction]

M. Benjamin: Je pense que c'est nécessaire, à moins de réduire le montant des indemnités auxquelles les membres ont droit.

M. Thacker: Il s'agit d'un processus distinct. C'est une étape qu'on peut laisser de côté pour l'instant. Les frais ne sont pas directs et nous ne sommes pas en train de passer une loi fiscale.

Le président: Adoptons pour l'instant les alinéas a) à i), avec mention que le gouvernement le présentera de nouveau à l'étape du rapport. Cette procédure est-elle acceptable? Le greffier me dit que cette façon de procéder évite au président d'un comité de se faire réprimande par l'Orateur si. . . Naturellement, il existe un réseau en place et je suis persuadé que si nous voulons reculer devant nos responsabilités, nous ne manquerons pas d'être réprimandés. Essayons pour voir ce qui en adviendra. Je n'ai pas envie d'une réprimande aujourd'hui, mais parfois je suis tout à fait en mesure d'y faire face.

Proposons l'amendement a) à l'alinéa i) en même temps que l'autre amendement du gouvernement sur les chiffres, et mettons l'article aux voix.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): J'en fais la proposition.

Les amendements sont adoptés.

L'article 44 amendé est adopté.

Article 45—*Délégation de pouvoirs*

Le président: Nous avons un amendement présenté par M. Benjamin. Il s'agit d'un nouvel article 45.

M. Thacker: Les programmes d'aide aux employés sont déjà régis par l'article 18 et ne devraient donc pas être remis en question.

M. Angus: Monsieur le président, d'après moi, l'article 18 ne rend pas ces programmes obligatoires. On se contente de dire que le gouverneur en conseil «peut» prendre des dispositions, tandis que mon collègue voudrait que ces programmes soient obligatoires.

Le président: C'est-à-dire employer le mot «doit».

M. Angus: Il est bien possible que le libellé de l'article ne s'y prête pas. Si nous pouvions, d'une façon ou d'une autre, obliger les sociétés ferroviaires à mettre en place un programme d'aide aux employés. . .

M. Thacker: Le comité serait peut-être intéressé à ajouter cette disposition à ses recommandations sur les drogues, mais les deux articles sont en fait liés. L'idée générale était au départ de permettre aux fonctionnaires de régler le problème avec les sociétés ferroviaires et les syndicats. Les programmes d'aide aux employés sont peut-être un élément de solution, mais nous ne voulons pas qu'ils soient financés par le gouvernement. Ils doivent être financés par les sociétés ou les syndicats.

M. Benjamin: Nous sommes d'accord avec vous sur ce point, mais l'objet du débat n'est pas le financement.

[Text]

Mr. Thacker: It is all part of a package. For this bill to impose "there shall be negotiated" might even be out of order. I do not know that you can add to the principle of the bill.

The Chairman: Unfortunately, I do not think it is. I agree with your thought. Mr. Benjamin, why could this not be part of our recommendation to supplement what we are going to say about drugs and alcohol?

Mr. Benjamin: All right. Make this read: "There shall be a mutually agreed-upon—"

The Chairman: This definitely gets into collective agreements, and they are pretty—

Mr. Benjamin: That is why I am now going to take out the word "negotiated".

The Chairman: Why do we not get through this and then incorporate some of this wording to amplify what we are going to say in our recommendation on drugs and alcohol?

Mr. Benjamin: It is going to be one, two or three years before you get everything through the Department of National Health and Welfare, the Department of Labour, the Department of Transport, the railroads and the unions. In the meantime, those Employment Assistance Programs that do exist are—to put it nicely—very uneven. Even in those regions where they are in effect in parts of the CP and the CN, there is little or no discussion, negotiation or anything else. Many or most employees do not feel they are part of this. That is the problem right now and it has been for some time. One union officer talking about an Employee Assistance Program the CN brags about told me it is a farce.

I am sure everybody wants this to proceed with all dispatch—

The Chairman: I agree with everything you are saying, but rather than posing this formally as an amendment that may or may not be successful, we should "consensually"—which is an interesting word—have this phraseology in our recommendation to supplement what else we are going to say about it. If it is posed as an amendment right now, I do not know if it is going to fly or not.

• 1200

Mr. Benjamin: I would not either.

The Chairman: It very definitely involves labour-management contracts, and while it procedurally is not out of order, I think in that domain you of all people appreciate the sanctity of labour-management contracts.

Mr. Benjamin: I agree with your reluctance, and Mr. Thacker's too. When I use the word "negotiated", we are inserting ourselves into the collective bargaining process.

The Chairman: That is right.

[Translation]

M. Thacker: Cela fait partie de l'ensemble. Il ne sait peut-être même pas que le projet de loi impose des négociations. Il est difficile d'ajouter quoi que ce soit au principe exposé dans le projet de loi.

Le président: Malheureusement, c'est effectivement le cas. Je suis d'accord avec vous. Monsieur Benjamin, cette question ne pourrait-elle pas être intégrée à nos recommandations concernant les drogues et l'alcool?

M. Benjamin: D'accord. Utilisons alors l'expression «entente réciproque».

Le président: C'est là naturellement s'orienter du côté des conventions collectives, et celles-ci sont. . .

M. Benjamin: C'est pourquoi j'accepte maintenant de supprimer le mot «négocié».

Le président: Pourquoi ne pas discuter de la question maintenant, pour ensuite utiliser certains aspects de la proposition pour étoffer nos recommandations au sujet des drogues et de l'alcool?

M. Benjamin: Il faudra attendre 1, 2 ou 3 ans avant que l'affaire ne passe par toutes les formalités du ministère de la Santé et du Bien-être social, du ministère du Travail, du ministère des Transports, des compagnies de chemin de fer et des syndicats. En attendant, les programmes d'aide aux employés qui existent demeurent—pour dire les choses poliment—très inégaux. Même dans les régions où ils sont en vigueur, soit certains secteurs du CP et du CN, ils sont rarement discutés, négociés ou abordés. Un grand nombre d'employés, sinon la majorité, se sentent mis à l'écart des décisions dans ce domaine. Le problème existe maintenant et cette situation dure depuis un bon bout de temps. Un porte-parole des syndicats m'a déclaré sans ambages que le programme d'aide aux employés dont le CN se glorifie n'est qu'une fumisterie.

Je suis persuadé que chacun veut faire avancer ce dossier le plus rapidement possible. . .

Le président: Je suis d'accord avec tout ce que vous dites, mais plutôt que d'en faire un amendement en bonne et due forme qui risque de ne pas passer, nous devrions dans un «consensus»—c'est un mot à la mode—intégrer ces éléments à notre recommandation sur les autres aspects de la question. Si nous en faisons un amendement dès maintenant, je ne sais pas s'il a une chance d'être adopté.

M. Benjamin: Je ne le sais pas non plus.

Le président: Il n'y a pas de doute que cette question touche aux conventions collectives et, même si elle n'est pas contraire au règlement sur le plan de la procédure, on sait, et vous le premier, que c'est là un domaine tabou et intouchable.

M. Benjamin: Je comprends votre réticence et celle de M. Thacker. Lorsque j'utilise le mot «négocié», nous intervenons dans le processus des négociations collectives.

Le président: C'est exact.

[Texte]

Mr. Benjamin: I would like to ask Mr. Thacker something. I suspect that we would not want to put in our report that there shall be a negotiated plan. But instead of using the word "negotiated", I wonder what you would think of an employee assistance plan that has been mutually agreed upon between the railway companies and the unions.

In the case of CSX, this was part of the collective bargaining, but it was a separate document. Would the words "mutually agreed upon", between the two sides, be more acceptable and not imply that we were trying to interfere in the negotiating process?

The Chairman: The only problem, Mr. Benjamin, is that the thing is not going to work unless it is mutually agreeable. I really think we are starting to trespass here.

Mr. Benjamin: If they do not mutually agree upon it, the companies will continue doing what they are presently doing, however inadequate it is.

The Chairman: The hope is that with the recommendation, along with what we have already done. . .

Mr. Benjamin: My sense is that both sides want to mutually agree.

Mr. Thacker: We cannot solve every problem with the Railway Safety Act. It is a very complex world. Subclause (3) of this amendment says that if a railway company and a union are unable to negotiate an EAP that is satisfactory to the Minister, the Minister may establish that program and impose it on them. It goes much farther than we are able to go right now under this bill.

Mr. Benjamin: They make sure that they are going to reach agreement; otherwise the Minister will put one on. We do that in lots of other legislation. You guys get together and settle this. If you do not, I will settle it for you. The back-to-work legislation works like that.

Mr. Thacker: This is a safety bill, not a personal problem rehabilitation act.

Mr. Benjamin: A good employee assistant program is an essential element to safe railway operations. It is an integral part of what this bill is.

Mr. Churcher: I sat on the committee that made the recommendations to the Minister. It is quite clear that an employee assistance program is an integral part of any drug or alcohol program that we may want to put together. The idea is that you have a good system for the employee to get help, then if he still will not take that

[Traduction]

M. Benjamin: J'aimerais poser une question à M. Thacker. Je soupçonne que personne ne voudra parler dans notre rapport de plan négocié. Mais au lieu d'utiliser le mot «négocié», que diriez-vous d'un programme d'aide aux employés adopté d'un commun accord par les compagnies de chemins de fer et les syndicats?

Dans le cas de CSX, le programme faisait partie de la convention collective, mais dans un document distinct. Les mots «d'un commun accord» seraient-ils plus acceptables, sans donner à penser que nous voulons intervenir dans le processus des négociations?

Le président: Le problème, monsieur Benjamin, c'est que ce genre de programme ne peut fonctionner que dans un commun accord. Je pense vraiment que nous allons ici au-delà de notre mandat.

M. Benjamin: S'il n'y a pas commun accord, les sociétés continueront à faire ce qu'elles font actuellement, c'est-à-dire rien de vraiment utile.

Le président: Nous espérons qu'avec notre recommandation, assortie à ce que nous avons déjà fait. . .

M. Benjamin: J'ai l'impression que les deux parties veulent trouver un commun accord.

M. Thacker: Nous ne pouvons régler tous les problèmes au moyen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous vivons dans un monde très complexe. Le paragraphe (3) de l'amendement précise que si une compagnie de chemin de fer et un syndicat n'arrivent pas à s'entendre par des négociations à mettre au point un programme d'aide aux employés qui soit satisfaisant du point de vue du ministre, le ministre peut créer le programme et l'imposer. Ces mesures vont beaucoup plus loin que celles que nous pouvons prendre dans le cadre de ce projet de loi.

M. Benjamin: Elles visent à faire en sorte que les parties en arrivent à un accord. Autrement, le ministre pourra intervenir. Ce genre de disposition existe dans beaucoup d'autres lois. Il s'agit en quelque sorte de dire aux parties de s'asseoir à la même table et de régler le problème. Si elles ne trouvent pas de solution, on en trouve une à leur place. Les lois de retour au travail fonctionnent de cette façon.

M. Thacker: Mais le projet de loi qui nous intéresse concerne la sécurité, et non les programmes thérapeutiques pour régler les problèmes personnels.

M. Benjamin: Un bon programme d'aide aux employés est un élément essentiel à la sécurité ferroviaire. Il s'inscrit donc tout naturellement dans ce projet de loi.

M. Churcher: J'étais membre du comité qui a présenté la recommandation au ministre. Il ne fait aucun doute que les programmes d'aide aux employés sont un élément indissociable de tout programme de lutte contre la drogue ou l'alcool, comme celui que nous voulons instaurer. L'objectif est de mettre des structures en place pour

[Text]

help and there is a drug problem, you have the power to test. So you have the carrot and the stick.

We feel strongly that if we are going to go for drug testing, we have to have an employee assistance program. If you make one mandatory, you should make the other mandatory. I would strongly recommend to you that you include some words very similar to the sorts of things that Mr. Benjamin has here in your recommendation. In other words, you should look at the two as balancing each other. On the one hand, you have the employee assistance; on the other hand, you have the testing.

I do not think that it would be appropriate to put it in the legislation the way it is proposed here, because in fact we will be trading away some of our bargaining power. So I would strongly suggest that you use the sorts of words Mr. Benjamin was suggesting. Take out the word "negotiate" but make it part of the recommendation.

The Chairman: I have to say that is my inclination. I think this can serve the same purpose. If the amendment is put and defeated, then we may not get it into the recommendation. I think it should be there.

Mr. Benjamin: In light of that, I am prepared to withdraw my amendment in the confidence that our staff will include my wording. If they want to drop the word "negotiated" and put in "as mutually agreed upon" and this is included in our report, I will be happy with that as at least getting something.

• 1205

The Chairman: I appreciate your co-operation and I can assure you, Mr. Benjamin, that we will be back here again to go through this in terms of a report when it is cleaned up, as we know, and I am sure the staff will be able to produce adequate wording that will be part of the recommendation to incorporate the thoughts you wanted in the amendment.

We do not have any further amendments on clause 45. Mr. Benjamin has withdrawn his amendment.

Clause 45 agreed to.

Clauses 46 to 48 inclusive agreed to.

On clause 49—*Publication of proposed regulations*

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I move that clause 49 of Bill C-105 be amended by striking out line 37 on page 42 and substituting the following: "made under section 7, 18, 24," which is the new one, "36, 37 or 47 shall". . .

Mr. Robichaud, that adds clause 24 to that list of clauses.

[Translation]

permettre à l'employé d'obtenir de l'aide. S'il refuse d'avoir recours à ces services et qu'il continue à s'intoxiquer, on est alors en droit de procéder à des tests. C'est la carotte ou le bâton.

Nous sommes convaincus que si nous devons autoriser les tests de toxicomanie, il faut mettre en place des programmes d'aide aux employés. Si les premiers sont obligatoires, les deuxièmes devraient l'être aussi. Je recommande donc fortement que vous incluez des dispositions analogues à celles proposées par M. Benjamin dans votre recommandation. Autrement dit, il faut chercher un équilibre entre les deux. D'un côté, un programme d'aide aux employés, de l'autre, des tests de toxicomanie.

En revanche, je ne crois pas qu'il convienne d'inclure ces dispositions dans la loi de la manière dont elles sont proposées ici, parce que nous perdriions dans une certaine mesure notre pouvoir de négociation. Je suggère donc fortement que vous utilisiez certains des mots suggérés par M. Benjamin. Retirons le terme «négocié», mais intégrons la disposition à la recommandation.

Le président: J'avoue que c'est également mon sentiment. J'estime que nous poursuivons le même but. Si l'amendement est présenté et repoussé, il ne sera peut-être plus possible de l'intégrer à la recommandation. Or, il est important que l'idée soit adoptée.

M. Benjamin: Compte tenu de ce que vous avez dit, je suis disposé à retirer mon amendement en faisant confiance à notre personnel pour qu'il inclue ma formulation. S'ils veulent supprimer le mot «négocié» pour le remplacer par «comme mutuellement convenu» et que ceci figure dans notre rapport, c'est mieux que rien et je m'en satisferai.

Le président: Je vous remercie de votre coopération, monsieur Benjamin, et je peux vous assurer que lorsque tout cela aura été figé, nous nous retrouverons au stade du rapport pour donner le dernier coup de pouce. Je ne doute pas que le personnel sache trouver la bonne formule qui incorporera à la recommandation le principe que vous avez voulu proposer comme amendement.

M. Benjamin ayant retiré son amendement, nous en avons fini avec l'article 45.

L'article 45 est adopté.

Les articles 46 à 48 inclusivement sont adoptés.

Article 49—*Publication des règlements*

M. Thacker: Monsieur le président, je propose d'amender l'article 49 du projet de loi C-105 en supprimant la ligne 30 page 42 et en la remplaçant par «articles 7, 18, 24»—c'est le nouvel article—«36, 37 et 47 sont publiés dans». . .

Monsieur Robichaud, nous ajoutons donc l'article 24 à la liste.

[Texte]

Mr. Robichaud: Would you mind repeating that for me again?

Mr. Thacker: You will notice in line 37 of clause 49, it refers only to section 7, 18, 36, 37 and 47. Your amendment would add clause 24 to that, which would automatically include 1(a), (b), (c), (d), and that meets your amendment.

Mr. Benjamin: Now, let us get these numbers again.

Mr. Thacker: Mr. Robichaud wanted to amend clause 24 by adding (h), and we are saying by amending clause 49, bringing in the whole of clause 24, that automatically includes (h).

The Chairman: I think it does. Do you agree, Mr. Robichaud?

Mr. Robichaud: Okay. That would cover what I wanted to do in clause 24. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We have the government amendment.

Mr. Thacker: Mr. Robichaud might well wish to make that amendment because it flows out of his amendment to clause 24.

The Chairman: Would you move the government amendment.

M. Robichaud: J'en fais la proposition.

The Chairman: It is a great inspirational experience—

Mr. Robichaud: I might be shot for that.

The Chairman: —and an interesting precedent that I want to make sure you are exposed to in case it ever comes to the fore in regularity. So you are moving that clause 49 be amended.

Mr. Angus: Could we propose again?

The Chairman: Oh, God, Mr. Angus. Go open the St. Lawrence Seaway.

It is moved that clause 49 of Bill C-105 be amended by striking out line 37 on page 42 and substituting the following: "made under section 7, 18, 24," which is Mr. Robichaud's amendment, "36, 37 or 47 shall". . .

Amendment agreed to.

• 1210

Mr. Robichaud: I have an amendment to clause 49, page 43.

The Chairman: Your amendment now is about a notice of the proposed regulation.

Mr. Robichaud: Yes: "made under subsection (1) shall be provided by the Minister of Transport to each affected railway".

If you will remember, when Algoma came to testify in front of the committee they said this would make sure they would be advised because some of them do not

[Traduction]

M. Robichaud: Voulez-vous avoir l'obligeance de répéter cela?

M. Thacker: Vous constaterez qu'à la ligne 37 de l'article 49, il n'est question que des articles 7, 18, 36, 37 et 47. Votre amendement y ajouterait l'article 24 qui comprendrait automatiquement 1a), b), c), d), ce qui correspond à votre amendement.

M. Benjamin: Repassons en revue les numéros de ces articles.

M. Thacker: M. Robichaud voulait modifier l'article 24 en ajoutant h) mais d'après nous, il suffit de modifier l'article 49 en y intégrant tout l'article 24 qui comprend automatiquement h).

Le président: Je crois que c'est bien cela. Est-ce que vous êtes d'accord, monsieur Robichaud?

M. Robichaud: C'est effectivement ce que je voulais faire avec l'article 24. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Nous avons l'amendement du gouvernement.

M. Thacker: M. Robichaud voudra peut-être présenter cet amendement, car il découle de son amendement à l'article 24.

Le président: Est-ce que vous voulez proposer l'amendement du gouvernement?

Mr. Robichaud: I propose.

Le président: Voilà un événement mémorable. . .

M. Robichaud: Je risque le peloton d'exécution.

Le président: . . . et un précédent qui fera date. Je veux marquer le coup, pour le cas où cela se reproduirait. Vous proposez donc d'amender l'article 49.

M. Angus: Peut-on répéter cela?

Le président: Ciel, monsieur Angus, vous êtes un empêcheur de tourner en rond.

Il est proposé de modifier l'article 49 du projet de loi C-105 en supprimant la ligne 30 à la page 42 et en la remplaçant par: «articles 7, 18, 24,»—c'est l'amendement de M. Robichaud—«36, 37 et 47 sont publiés dans». . .

L'amendement est adopté.

M. Robichaud: J'ai un amendement à l'article 49, page 43.

Le président: Votre amendement porte à présent sur l'avis du projet de règlement.

M. Robichaud: Oui: «fait au titre du paragraphe (1) sera fourni par le ministre des Transports à chaque société de chemin de fer concernée».

Vous vous rappelez sans doute le témoignage d'Algoma d'après lequel une telle disposition garantirait la diffusion de cette information, certaines compagnies ne recevant

[Text]

receive *The Canada Gazette* and are not part of associations. He was saying that when they were invited to come, some of them were not aware of the changes being made to this bill, which showed the problem they had. This would just make sure they are probably advised of anything that is going on.

The Chairman: I must say that was the evidence and I think it is a worthwhile amendment. Any problems with that, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: Mr. Churcher has a comment or two to make about that.

Mr. Churcher: I agree in principle, but I would just like to point out to members that the other railways of Canada will in fact have a representative on the Railway Safety Consultative Committee and it will be his responsibility to ensure that they know what is going on.

This will ensure that they receive not only notices such as publications and regulations, but any changes or discussions that are taking place should be covered by this member. I really do not think this would be necessary.

The Chairman: So there is no problem with it and it is more certain. It makes for more certainty.

Mr. Churcher: It does possibly create a problem in that the Minister would have to send them the regulation. Maybe they would have to acknowledge receipt. It may create a bureaucratic problem. I really believe we are going to be doing this in any case. I think we have a better mechanism than this.

The Chairman: I must say, Mr. Churcher, bureaucracy is bureaucracy. There is staff in the Minister's office to send out a notice on regulations.

Mr. Churcher: I have no basic problem with it, Mr. Chairman.

The Chairman: I think it is a safeguard to keep and that was the evidence. They did not know about some of the changes. Why not be doubly sure?

Mr. Thacker: I wonder if it might have an implication for legal liability. If some railway says it did not get a copy of a certain regulation and there is an onus on the department to have made sure they got it, that might give them a defence to some legal action against them. I am just speculating in my own mind.

Mr. Robichaud: We could use the argument just made that the member of the consultative committee would inform the members and all that. It is no worse than that, is it?

Mr. Thacker: But all of us as citizens are deemed to know everything in the *The Canada Gazette* and we know

[Translation]

pas *La Gazette du Canada* et ne faisant pas partie d'associations. Elles ont été invitées à comparaître mais certaines d'entre elles n'étaient pas au courant des modifications apportées au projet de loi, ce qui est révélateur du genre de problèmes qu'elles connaissent. Grâce à cette disposition, elles seraient tenues au courant de ce qui se passe.

Le président: Je me rappelle effectivement que c'est ce qu'elles ont dit et c'est certainement un amendement intéressant. Y voyez-vous une objection, monsieur Thacker?

M. Thacker: M. Churcher voudrait faire une ou deux remarques à ce propos.

M. Churcher: Je suis d'accord en principe, mais je voudrais faire remarquer aux membres du Comité que les autres compagnies ferroviaires canadiennes auront un représentant au Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire et que celui-ci sera chargé de les tenir au courant.

Elles recevront ainsi non seulement les avis, publications et règlements, mais seront également informées par ce représentant de tout changement ou discussion en cours. C'est pourquoi cela ne me semble vraiment pas nécessaire.

Le président: Mais cela ne présente pas de difficultés, et représente une double sécurité.

M. Churcher: Mais il y a une difficulté, à savoir que le ministre sera chargé de leur envoyer le règlement et qu'elles devront peut-être en accuser réception. Voilà qui va encore alourdir la bureaucratie. Je crois que nous allons le faire de toute manière, et qu'il existe un meilleur mécanisme que celui-là.

Le président: Je vous fais remarquer, monsieur Churcher, que la bureaucratie existe de toute façon et que le bureau du ministre a du personnel pour envoyer un avis sur les règlements.

M. Churcher: Je n'y vois pas d'objection fondamentale, monsieur le président.

Le président: C'est une simple sauvegarde et puisque les témoins n'étaient pas au courant de certaines des modifications, pourquoi ne pas veiller à ce qu'ils le soient?

M. Thacker: Est-ce que cela ne pourrait pas avoir des conséquences pour la responsabilité légale? Si une compagnie ferroviaire prétend ne pas avoir reçu d'exemplaire d'un règlement et qu'il incombe au ministère de le lui faire parvenir, cette compagnie pourrait arguer de cela si un procès est intenté contre elle. Je me livre là à des conjectures.

M. Robichaud: Nous pourrions reprendre l'argument qui vient d'être exposé, à savoir que le membre du comité consultatif en informerait les autres. Cela suffirait, n'est-ce pas?

M. Thacker: Mais nul n'est censé ignorer ce que contient *La Gazette du Canada* tout en sachant qu'en

[Texte]

we do not in practice, but nonetheless it is your own obligation to know what the law is.

These are very sophisticated railway companies. I am not sure we want to have the Minister responsible for ensuring that everyone has every regulation and can prove they have that regulation. It might give them a defence if they are charged with an offence: You cannot convict me. The Minister did not give me proper notice; here is a statutory obligation on the Minister; I am therefore innocent.

Mr. Robichaud: [Inaudible—Editor] of charging. If we are at the stage where those people were not aware changes had been made and somehow they were found in default, this would make sure they were aware of the changes and they would not be caught in such a situation.

Mr. Thacker: Your sentiment is honest and legitimate, Mr. Robichaud, but I am saying to you—take this, for example. Somebody is injured by a railway company and they are alleging that the railway broke the regulations. The railway says no, we did know about that change. Under our law today, they are deemed to know the law and they have a responsibility to keep up to date on *The Canada Gazette*. They usually do it through their associations.

If we put your amendment in, which requires the Minister of Transport to send them a copy of that regulation, then if they did not get it—postal problems, or somebody got it and threw it in the garbage—the Minister cannot prove they got it and acknowledge they got it, that would give them a defence to a charge.

Mr. Robichaud: The same would apply to *The Canada Gazette*, would it not? It comes through the mail.

Mr. Thacker: No, no. You are deemed to know *The Canada Gazette*. You have to make sure you have studied that *Gazette*. Most people do it through consultative committees or through their own associations.

Mr. Robichaud: Yes, I know, but some people came here and told us they did not receive *The Canada Gazette*. It is not just pretending they do. They told us they did not.

• 1215

Mr. Thacker: That is their problem. They should be part of an association that reviews that or they have to have an agent. Just as we have that obligation as citizens, surely for a sophisticated railway company, they should have that obligation more than we do as citizens.

I can see some severe legal ramifications, Mr. Chairman, as I think about it.

The Chairman: You make a good point, Mr. Thacker, but why not at the tail-end of Mr. Robichaud's

[Traduction]

réalité nous n'en faisons rien, mais cela n'en reste pas moins une obligation légale.

Ce sont là de grosses compagnies ferroviaires et je ne sais pas si nous devons exiger du ministre qu'il veuille à ce que chacune reçoive un règlement et qu'il puisse en donner la preuve. Cela pourrait leur servir de moyen de défense si elles sont accusées de transgression, et elles se replieraient derrière: vous ne pouvez pas me condamner. Je n'ai pas été averti par le ministre, qui y est tenu par la loi, et je suis donc innocent.

M. Robichaud: [Inaudible—Éditeur] S'il est vrai que ces gens ne sont pas au courant de certains changements et s'ils commettaient à cause de cela une transgression, ils seraient mis au courant grâce à cette mesure et ne se trouveraient pas dans une telle situation.

M. Thacker: Vous partez là d'un bon sentiment, monsieur Robichaud, mais je voudrais vous donner l'exemple suivant. Supposons qu'il y ait un accident causé par un chemin de fer et l'accidenté soutient que la compagnie ferroviaire a transgressé le règlement. La compagnie se défend en arguant de l'ignorance où elle était de la modification. D'après la loi actuelle, nul n'est censé ignorer le règlement et c'est à la compagnie ferroviaire qu'il incombe de se tenir au courant avec *La Gazette du Canada*. Ce sont généralement les associations qui s'en chargent.

Si nous adoptons votre amendement qui exige du ministre des Transports qu'il leur envoie un exemplaire du règlement et si elles ne reçoivent pas ce dernier en raison d'une grève des postes ou d'une négligence, le ministre ne peut prouver qu'elles l'ont reçu, ce qui leur permettrait d'invoquer cet argument pour leur défense.

M. Robichaud: Mais la même chose s'applique à *La Gazette du Canada*, n'est-ce pas, puisqu'elle est envoyée par la poste?

M. Thacker: Non, vous êtes censé avoir pris connaissance du contenu de *La Gazette du Canada*. La plupart des gens le font par l'entremise de comités consultatifs ou par leur propre association.

M. Robichaud: Oui, je sais, mais certains témoins nous ont dit ne l'avoir pas reçu et ce n'était certainement pas un mensonge.

M. Thacker: C'est leur responsabilité. Ils devraient faire partie d'une association qui s'en charge, ou engager un agent à cet effet. Puisque nul d'entre nous, simples citoyens, n'est censé ignorer la loi, je vois mal comment une compagnie ferroviaire, avec l'organisation que cela nécessite, pourrait arguer du fait que cette obligation lui est trop lourde.

Plus je réfléchis, monsieur le président, plus je vois les incidences juridiques que cet amendement pourrait avoir.

Le président: Votre argument est parfaitement valable, monsieur Thacker, mais pourquoi ne pas ajouter quelque

[Text]

recommendation have the law officers look at it? Just off the top of my head, but failure to or in effect non-compliance—it is not non-compliance, but right after railway, put in something like “but failure to receive such notice shall be no defence”.

Mr. Thacker: That is just adding a complication to a complication, Mr. Chairman.

The Chairman: You have a point.

Mr. Thacker: There was one railway, the Algoma Railway. They surely have enough funds to be able to have somebody through their association look after them. We do not have to protect everybody from everything, surely.

Mr. Churcher: They will have a representative on the consultative committee who will be responsible for ensuring they know what is happening.

Amendment negated.

Mr. Robichaud: It was not defeated.

The Chairman: Yes, it was.

Mr. Robichaud: I want a recount.

The Chairman: No, it is not a recount. Mr. Benjamin has an amendment to clause 49, does he not?

Mr. Angus: It is actually three pages long.

The Chairman: It is an awfully long amendment. Would you please explain it without reading it, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the first one, which is a short amendment, would have a new clause 49 and renumber the remaining clauses.

The Chairman: Can you explain it?

Mr. Benjamin: I move that Bill C-105 be amended by adding thereto immediately after line 34 on page 42 the following:

Inconsistent Provisions

49. In the event of any inconsistency between any regulation made under sections 7, 18, 36, 37 or 47 and any orders, rules or regulations made pursuant to any other Act of Parliament, the regulations made pursuant to this Act prevail to the extent of the inconsistency.

Then by renumbering the subsequent clauses accordingly.

This, sir, was discussed when we were hearing witnesses and also later on in the committee. What it does is give priority to safety regulations over economic regulations where there is a conflict or an inconsistency where it relates directly to safety or the enforcement of regulations related to safety.

[Translation]

chose à cet effet à la fin de la recommandation de M. Robichaud? Quelque chose du genre: la non-observation de cette clause—peut-être pas «non-observation» mais quelque chose comme «le fait de ne pas avoir reçu un tel avis ne pourra pas être invoqué en justice».

M. Thacker: C'est multiplier les complications, monsieur le président.

Le président: Vous avez peut-être raison.

M. Thacker: Vous me citiez un exemple, celui de l'Algoma. N'allez pas me dire que cette compagnie ferroviaire ne peut se payer, par l'intermédiaire de son association, un agent chargé de la tenir au courant. Nous n'avons pas à dorloter tout le monde.

M. Churcher: Les compagnies ferroviaires doivent avoir un représentant au Comité consultatif qui aura pour mission de les tenir au courant.

L'amendement est rejeté.

M. Robichaud: Il n'a pas été rejeté.

Le président: Si, il l'a été.

M. Robichaud: Je demande que l'on compte de nouveau les voix.

Le président: Non, ce n'est pas nécessaire. Monsieur Benjamin, vous avez un amendement à l'article 49, n'est-ce pas?

M. Angus: Un amendement de trois pages de long.

Le président: Oui, il est vraiment interminable. Pourriez-vous nous l'expliquer sans nous en donner lecture, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Monsieur le président, le premier amendement, qui est très bref, propose un nouvel article 49 et une nouvelle numérotation des articles qui suivent.

Le président: Est-ce que vous pouvez nous l'expliquer?

M. Benjamin: Je propose de modifier le projet de loi C-105 en ajoutant après la ligne 27, page 42, le libellé suivant:

Dispositions incompatibles

49. En cas d'incompatibilité entre un règlement pris pour l'application des articles 7, 18, 36, 37 ou 47 et tout décret, règle ou règlement pris pour l'application de toute autre loi du Parlement, les règlements pris dans le cadre de la présente loi prévaudront pour assurer la compatibilité.

Les articles suivants sont renumérotés en conséquence.

Nous avons discuté de cette question lors de l'audition de témoins, et également entre nous au Comité. Cet amendement vise à accorder la priorité aux règlements de sécurité par rapport aux autres, en cas de conflit ou d'incompatibilité, lorsqu'il est question directement de sécurité ou de l'application de règlements touchant à la sécurité.

[Texte]

Also, this provision would help the courts in interpreting the act. I hope the committee and the officials will agree that this is a first-class amendment.

Mr. Angus: Just before we hear from the government officials, as a result of Mr. Robichaud's successful amendment, I think we should add in clause 24 as well.

Mr. Benjamin: Yes.

The Chairman: Very astute, Mr. Angus. The Chair was already wondering if 24 should be there. I think it is a pretty interesting amendment. Are you agreed, Mr. Thacker?

Mr. Thacker: Agreed.

Mr. Brightwell: Mr. Chairman, why are we doing this under publication of regulations? I do not quite understand what is happening here.

Mr. Benjamin: Where there is a conflict in the interpretation of regulations—

Mr. Thacker: Mr. Brightwell, this would become clause 49 and in the bill, clause 49 would become 50.

Mr. Brightwell: Okay.

The Chairman: The only question I have is that Mr. Benjamin has used the word three times. I just throw it out without trying to impede progress, but in the event of any conflict or inconsistency... or is that redundant?

Mr. Benjamin: The legal drafter we were using, as I understand it, said the word "inconsistency" covers conflict. It is the proper word to use.

The Chairman: You are the expert.

Amendment agreed to.

Mr. Benjamin: Hooray, I won another one!

• 1220

The Chairman: Mr. Benjamin, you now have another amendment to clause 49.

Mr. Benjamin: We are now at the clause that, though now numbered 49, becomes clause 50.

The Chairman: You have a three-page amendment. Please do not read it. Just explain it.

Mr. Benjamin: I am putting in a new clauses: 50, 51, 52, 53, 54, 55. You will note that this is something that was happening when we were dealing with the Western Grain Transportation Act, the whole matter of review and reports being referred to the Standing Committee on Transport. You might feel that we have more than enough to do now, but this would allow Parliament, and especially the Transport committee, an opportunity to examine and debate proposed regulations pursuant to certain sections of the act. In other words, before they

[Traduction]

Cette disposition aiderait également les tribunaux à interpréter la loi. J'espère que le Comité et les fonctionnaires reconnaîtront que c'est là un amendement de grand intérêt.

M. Angus: Je crois que nous devrions, avant d'entendre ce que les fonctionnaires ont à nous dire, et à la suite de l'amendement de M. Robichaud qui a été adopté, ajouter également l'article 24.

M. Benjamin: C'est vrai.

Le président: Fort bien, monsieur Angus, le président se demandait déjà s'il fallait insérer ici l'article 24, qui est vraiment intéressant, n'est-ce pas, monsieur Thacker?

M. Thacker: C'est vrai.

M. Brightwell: Mais pourquoi sous «publication des projets de règlement», monsieur le président? Je ne comprends pas très bien ce qui se passe.

M. Benjamin: Lorsqu'il y a conflit dans l'interprétation des règlements. . .

M. Thacker: Monsieur Brightwell, ceci deviendrait l'article 49 et dans le projet de loi, l'article 49 deviendrait l'article 50.

M. Brightwell: Très bien.

Le président: Ma seule objection, c'est que M. Benjamin a utilisé trois fois le même mot. Je ne veux pas essayer de ralentir le débat, mais n'est-il pas superflu de dire «en cas de conflit ou d'incompatibilité. . .»?

M. Benjamin: Le rédacteur juridique qui nous a aidés a dit que le mot «incompatibilité» couvre la notion de conflit et est le terme correct.

Le président: C'est vous le spécialiste.

L'amendement est adopté.

M. Benjamin: Bravo, encore un de décroché!

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez encore un autre amendement à l'article 49.

M. Benjamin: Avec la nouvelle numérotation, nous en sommes maintenant à l'article 50.

Le président: Vous avez un amendement de trois pages; faites-nous grâce de sa lecture. Expliquez-le nous simplement.

M. Benjamin: J'ai introduit de nouveaux articles: 50, 51, 52, 53, 54 et 55. C'est une situation qui s'est déjà produite lorsque nous procédions à l'examen de Loi sur le transport du grain de l'Ouest, à savoir la question de la révision et des rapports adressés au Comité permanent des transports. Vous jugerez peut-être que nous avons suffisamment de pain sur la planche, mais ceci permettrait au Parlement, et en particulier au Comité des transports, d'examiner les projets de règlements relatifs à certains articles de la loi. Autrement dit, le ministre et ses

[Text]

were promulgated, the Minister and his officials would bring the draft regulations to this committee.

At the same time this amendment does not require Parliament to study in detail every regulation the government proposes. So it would not unduly retard the passage and implementation of regulations important to safe railway operations. But I think that just for a change we could have some input as a committee into what the government is proposing for regulations.

The Chairman: Mr. Benjamin, you had great success in the short amendment. This amendment is a longer amendment. I am not trying to cut you off, except in a certain sense. We as the parliamentary committee on reform can get any regulation before us now. With the astute observation and diligence that you bring to the committee, you can bring anything to it and we can debate it. I do not know what the Parliamentary Secretary is going to say. I think it gets a little in a procedural straightjacket here, but perhaps not.

Mr. Benjamin: Reading further on, I provide for the matter to be referred to the House. You can browse through my entire amendment; I do not want to read the whole thing.

The Chairman: We have the sense of it.

Mr. Thacker: I would like to put the argument against it. First of all, the whole import of the regulatory process is to speed things up. Secondly, there is a joint standing committee of the House and the Senate to which all regulations and statutory instruments must be referred by law. Thirdly, the workload for this committee would be absolutely huge. I think it is well-intentioned but unnecessary and has some real downsides for this standing committee.

Mr. Angus: This would only be used if enough members felt that the regulation was of serious importance, that it should have further public discussion before being implemented. It is not as if 24 should be added everywhere there is a pertinent list of clauses. It is a protection.

The Chairman: My old grade 6 teacher said two things: One, an empty vessel makes the most sound; and two, when there is an amendment three pages long, beware of its complexity in terms of bogging down Parliament. I certainly think she was a great teacher and her admonitions were very well delivered. Any further discussion?

Mr. Benjamin: I do not think she was talking about everybody. She was talking about you.

[Translation]

collaborateurs saisiraient le Comité des projets de règlements avant leur promulgation.

Cet amendement n'exige toutefois pas du Parlement d'étudier en détail chaque règlement proposé par le gouvernement. Cette mesure ne retarderait donc pas indûment l'adoption et la mise en application des règlements importants pour la sécurité du trafic ferroviaire, mais ce serait une excellente occasion pour une fois, pour ce Comité, d'intervenir et de jouer un rôle dans la promulgation des règlements par le gouvernement.

Le président: Vous avez eu beaucoup de succès avec votre petit amendement, monsieur Benjamin, mais celui-ci est plus long. Ce n'est pas que je veuille couper court à votre discours, si ce n'est dans un certain sens. Ce Comité peut, à l'heure actuelle, demander à étudier n'importe quel règlement. Vous qui suivez de près tout ce qui touche à ces questions, vous pouvez saisir le Comité de tout ce que vous jugerez bon et nous en discuterons. Je ne sais pas ce que va vous répondre le Secrétaire parlementaire, mais il me semble que nous risquons de pousser les choses un peu trop loin et de nous laisser enfermer dans des règles trop strictes, mais je me trompe peut-être.

M. Benjamin: Je prévois, plus loin, de renvoyer la question devant la Chambre. Je vous conseille de parcourir l'amendement tout entier, parce que je ne veux pas en donner lecture.

Le président: Nous savons de quoi il s'agit.

M. Thacker: Je voudrais présenter mes objections. Tout d'abord, le processus réglementaire vise à hâter les choses. En second lieu, il existe un comité mixte de la Chambre et du Sénat devant lequel tous les règlements et textes réglementaires doivent être déférés de par la loi. En troisième lieu, une telle mesure imposerait au Comité une charge de travail écrasante. Cette proposition part certes d'une bonne intention, mais elle est superflue et comporte de graves inconvénients pour le Comité permanent.

M. Angus: Cet article ne serait invoqué que s'il y avait un nombre suffisant de membres du Comité qui considèrent que l'importance du règlement le justifie et qu'il devrait être discuté en public avant d'être mis en oeuvre. C'est une simple protection et ce n'est pas une mesure qui serait prise chaque fois qu'on publie un règlement.

Le président: L'une de mes institutrices citait souvent deux adages: le premier, c'est que c'est l'outre pleine de vent qui fait le plus de bruit et le deuxième, c'est qu'avec un amendement de trois pages de longueur, le Parlement risque de s'enliser en raison de sa complexité. C'était une excellente institutrice et elle ne manquait pas de sagesse, de surcroît. Y a-t-il d'autres discussions?

M. Benjamin: En citant cet adage, votre institutrice ne visait pas n'importe qui, c'est bien à vous qu'elle pensait.

[Texte]

The Chairman: If you had this on half a page or in half a paragraph, I think it would be much more palatable. The very nature of the amendment shows its complexity. I have read it quickly. You have things here: five sitting days after regulation you have a vote in the House of Commons. We can either deal with that in this committee or—

• 1225

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to point out to you and Mr. Thacker that the first paragraph limits the regulations only under those six sections and then only if, as and when Senators or Members of Parliament—

The Chairman: It is already causing problems and we are not going to add to it.

Amendment negated.

Clause 49 as amended agreed to.

On clause 50—*Minister to cause review of Act to be conducted*

The Chairman: We are at clause 50 and we have an amendment.

Mr. Robichaud: The purpose of this amendment is for when there is a review. It is to make sure a member of this review panel or whatever you may call it is a member of a non-government, non-profit transport organization in order to conduct a comprehensive review. It is to make sure that the public is properly represented.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, in the way they drafted the bill there is no limit at all on the Minister. He establishes a committee with not fewer than three or more than five. It is a great review provision, but I do not think we should get into putting who should be on it because everyone will want to be listed. Let us just leave it to the Minister of the day and he or she will do what is right.

Amendment negated.

Clause 50 agreed to.

Clauses 51 to 111 inclusive agreed to.

On clause 112

The Chairman: We are on clause 112 with two amendments.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, these are the amendments that preserve Part I of the RRCA.

Mr. Clifford: I so move.

The Chairman: Mr. Clifford has moved the government amendment, and we have Mr. Benjamin's amendment.

[Traduction]

Le président: Ce qui se conçoit bien s'énonce clairement... et succinctement: un amendement d'une demi-page ou d'un demi-paragraphe, cela passerait mais sa longueur même est révélatrice de sa complexité. Je l'ai rapidement lu. Vous dites que 5 jours de séances après l'étude du règlement, il doit être mis aux voix à la Chambre des communes. Nous pouvons l'examiner soit au sein de ce Comité soit. . .

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais faire remarquer à vous et à M. Thacker que le premier paragraphe ne limite les règlements qu'au titre de ces six articles et seulement au cas où, lorsque des sénateurs ou des députés. . .

Le président: Il y a déjà suffisamment de problèmes et nous n'allons pas y ajouter.

L'amendement est rejeté.

L'article 49 amendé est adopté.

Article 50—*Examen complet*

Le président: Nous en sommes à l'article 50 et nous sommes saisis d'un amendement.

M. Robichaud: Cet amendement porte sur l'éventualité d'un examen, auquel cas l'un des membres de ce comité de révision—je ne sais pas quel est le nom qui lui sera donné—devrait appartenir à une organisation de transport non gouvernementale à but non lucratif, pour procéder à un examen complet. Cet amendement vise à ce que le public soit bien représenté.

M. Thacker: Monsieur le président, d'après le libellé du projet de loi, le ministre a toute latitude pour créer un comité composé de trois membres au moins et de cinq au plus. L'article couvre très bien cette question et je ne pense pas que nous devrions préciser qui devrait faire partie de ce comité parce que nous risquons qu'il y ait beaucoup de candidats. Remettons-nous-en au ministre du moment pour procéder de son mieux à la sélection.

L'amendement est rejeté.

L'article 50 est adopté.

Les articles 51 à 111 inclusivement sont adoptés.

Article 112

Le président: Nous avons deux amendements qui sont présentés à l'article 112.

M. Thacker: Monsieur le président, ce sont les amendements qui préservent la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

M. Clifford: J'en fais la proposition.

Le président: M. Clifford a proposé l'amendement du gouvernement, et nous sommes saisis de l'amendement de M. Benjamin.

[Text]

Mr. Angus: Mr. Thacker, does everything in the government's amendment do everything Mr. Benjamin wanted it to do?

Mr. Churcher: Mr. Chairman, it does that. There is a technical change. When we took a look at it, the draftsmen, rather than making a change to section 14 of the Railway Relocation and Crossing Act, made amendments to section 13 of this act. It has exactly the same effect. We have already passed it. It would preclude part of your proposed amendment, but you have my assurance that what we are proposing keeps Part I and makes the necessary amendments to the RRCA.

The Chairman: That is Mr. Clifford's amendment which we will certainly search on Tuesday, Mr. Angus, and make sure that Mr. Churcher's assurance is correct. I know it will be. If it is not, we will deal with it accordingly.

We have Mr. Clifford's amendment, which certainly responds to all the evidence we heard on this matter.

• 1230

Amendment agreed to.

[See Minutes of Proceedings]

Clause 112 as amended agreed to.

On clause 113

The Chairman: We now have clause 113 with an amendment by the government.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, this adds new clauses 113 to 115 inclusive, and this too is part of the RRCA necessary amendments.

The Chairman: The amendment is moved by Mr. Taylor.

Amendment agreed to.

[See Minutes of Proceedings]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we have another amendment to clause 113 of the bill.

I move to amend clause 113 by adding immediately after line 26 on page 64 the following:

113.(3) In any regulation or order mentioned in subsection (1) or (2), a reference to the Canadian Transport Commission or the National Transportation Agency, or to any officer of those bodies, shall, after the coming into force of this section, be read as a reference to the Minister, and section 45 of the Railway Safety Act applies in respect of that regulation or order, with such modifications as the circumstances require.

[Translation]

M. Angus: Monsieur Thacker, l'amendement du gouvernement a-t-il des effets équivalents à celui de M. Benjamin?

M. Churcher: Absolument, monsieur le président. Il y a un changement de forme: lorsque nous l'avons examiné, le rédacteur, au lieu d'apporter une modification à l'article 14 de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, a apporté des amendements à l'article 13 de cette loi, ce qui a eu exactement le même effet. Nous l'avons déjà adopté. Une partie de votre projet d'amendement devient donc superflue, et je puis vous garantir que ce que nous proposons conserve la Partie I et apporte les amendements nécessaires à la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Le président: C'est l'amendement de M. Clifford que nous examinerons certainement mardi, monsieur Angus, et nous vérifierons que la garantie donnée par M. Churcher est effectivement justifiée, mais je sais qu'elle le sera. Dans la négative, nous prendrons les mesures nécessaires.

Nous avons maintenant l'amendement de M. Clifford, qui reflète certainement tous les témoignages entendus sur la question.

L'amendement est adopté.

[Voir le procès-verbal]

L'article 112 amendé est adopté.

Article 113

Le président: Nous sommes maintenant saisis d'un amendement du gouvernement à l'article 113.

M. Thacker: Monsieur le président, nous ajoutons là de nouveaux articles 113 à 115 inclusivement, eux aussi nécessaires pour la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Le président: L'amendement est proposé par M. Taylor.

L'amendement est adopté.

[Voir Procès-verbaux]

M. Thacker: Monsieur le président, nous avons un autre amendement à l'article 113 du projet de loi.

Il est proposé que l'article 113 du projet de loi C-105 soit modifié par: a) insertion, après la ligne 22, page 64, de ce qui suit:

(3) Toute mention, dans les ordonnances, règlements ou règles visés aux paragraphes (1) ou (2) de la Commission canadienne des transports, de l'Office ou de leurs agents vaut mention du ministre. L'article 45 de la présente loi s'applique à ces textes, compte tenu des adaptations de circonstance.

[Texte]

Mr. Churcher: This is a technical amendment. Clause 113 will ensure that any regulations currently in place made by either the NTA or the CTC will stay in place until we make any changes under this. This amendment will ensure that the Minister can exercise the same powers as any person named in those regulations as having powers at present.

Amendment agreed to.

Clause 113 as amended agreed to.

On clause 114

Mr. Thacker: We are on clause 114, and we have an amendment by the government.

The Chairman: The amendment is moved by Mr. Taylor.

Mr. Churcher: This is another final technical amendment covering the RRCA, Part I. It allows us to continue the other work we have already done.

The Chairman: It is a transitional thing.

Mr. Churcher: It is consequential to keeping Part I of the RRCA.

Mr. Angus: What is the status of Parts II and III?

Mr. Churcher: Parts II and III are repealed.

Mr. Benjamin: The formula that was in Part III is now somewhere else earlier in the bill.

Mr. Churcher: It is in clause 13.

Mr. Benjamin: So we are covered.

Mr. Churcher: We had the Royer recommendation to increase that to 80%.

Amendment agreed to.

Clause 114 as amended agreed to.

Clauses 115 and 116 agreed to.

• 1235

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the bill as amended carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the committee order a reprint of Bill C-105 as amended?

Some hon. members: Agreed.

[Traduction]

M. Churcher: C'est un amendement de forme. L'amendement 113 vise à ce que tout règlement actuellement en vigueur fait soit par l'Office national des transports, soit par la Commission canadienne des transports reste en place jusqu'à ce que nous y apportions des modifications dans le cadre de cette loi. Cet amendement vise à donner au ministre les mêmes pouvoirs qu'à toute personne qui, d'après le règlement actuel, dispose de pouvoirs.

L'amendement est adopté.

L'article 113 amendé est adopté.

Article 114

M. Thacker: Nous en sommes à l'article 114 et le gouvernement a présenté un amendement.

Le président: L'amendement est présenté par M. Taylor.

M. Churcher: Il s'agit d'un autre amendement de forme portant sur la Partie I de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. Cet amendement nous permet de prolonger ce que nous avons déjà fait.

Le président: C'est une mesure transitoire.

M. Churcher: C'est un amendement corrélatif à la conservation de la Partie I de ladite loi.

M. Angus: Qu'en est-il des Parties II et III?

M. Churcher: Les Parties II et III sont abrogées.

M. Benjamin: La formule qui figurait à la Partie III se retrouve maintenant ailleurs, dans la partie du projet de loi qui précède.

M. Churcher: Oui, c'est l'article 13.

M. Benjamin: Nous sommes donc couverts.

M. Churcher: La recommandation Royer était d'augmenter cela à 80 p. 100.

L'amendement est adopté.

L'article 114 amendé est adopté.

Les articles 115 et 116 sont adoptés.

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le projet de loi tel qu'amendé est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi tel qu'amendé à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Le Comité peut-il ordonner une réimpression du projet de loi C-105 tel qu'amendé?

Des voix: D'accord.

[Text]

Mr. Benjamin: At the reporting of the bill, Mr. Chairman, will we also be submitting our other report about the bill?

The Chairman: Yes, we are going to discuss that. Some members were put under distress today because of other commitments and I really appreciate the co-operation of all colleagues for getting the bill.

I think it is only proper, Mr. Benjamin, coming to your point, that we meet at 9:30 a.m., Tuesday, to have the thing cleaned up with the staff, and go through it with the draft of the Royal Recommendation and the report we are going to submit with the bill.

Mr. Thacker: One of our officials was pointing out—he was not sure and he just wants to have the record clear, and I think it is wise—that when we adopted our motion that Bill C-105 be amended by adding immediately after line 2 on page 64 the following: 113, 114, 115... I was sure I read that.

The Chairman: You did.

Mr. Thacker: I thought I did... just so the record is crystal clear.

The Chairman: Everything is consequential thereafter, because some of the numbers I called out were the numbers in the bill, but we know the editor will pick up the consequential changes.

Mr. Thacker: Exactly.

The Chairman: Colleagues, we have a procedural problem. Mr. Benjamin actually raised the question, and the assistant clerk to the clerk does say we need a motion to do something about Part I and Part II. Is that correct?

The Assistant Clerk: The committee adopted changes to clause 113 proposed by the government, but in doing that it did not adopt the government's proposals to new clauses 113 to 115, which are the effective ones that repeal Parts II and III of the Railway Relocation and Crossing Act.

The committee would be well advised, by unanimous consent, to go back to clause-by-clause consideration of the bill, consider the new clauses 113 to 115, adopt them, and then all the tracks are covered.

The Chairman: Do we have unanimous consent that the motion, as described, be put? Do we have 100% consent to open up clause by clause?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Now that we have opened up, would you put the motion?

[Translation]

M. Benjamin: Lorsque nous ferons rapport du projet de loi, monsieur le président, est-ce que nous allons également déposer notre autre rapport au sujet du projet de loi?

Le président: Oui, nous en avons discuté. Certains députés n'ont pas eu la tâche facile aujourd'hui parce qu'ils avaient d'autres engagements, et je suis vraiment reconnaissant envers tous mes collègues de leur coopération pour l'adoption de ce projet de loi.

Ce serait tout à fait approprié, monsieur Benjamin, pour en revenir à votre question, que nous nous rencontrions mardi à 9h30, afin que le personnel puisse préparer le texte et que nous puissions l'étudier en même temps que le projet de recommandation royale et le rapport que nous devons déposer avec le projet de loi.

M. Thacker: Un de nos hauts fonctionnaires a souligné—il n'était pas certain mais il veut que ce soit bien clair, c'est sage à mon avis—que lorsque nous avons adopté notre motion afin que le projet de loi C-105 soit modifié par l'addition immédiatement après la ligne 2 à la page 64 de ce qui suit: 113, 114, 115... je suis certain de l'avoir lu.

Le président: C'est exact.

M. Thacker: Je croyais l'avoir fait... c'est pour que tout soit clair comme de l'eau de roche.

Le président: Il s'agit pour le reste d'amendements corrélatifs, étant donné que j'ai mentionné des numéros d'articles qui étaient ceux du projet de loi, mais nous savons que l'éditeur apportera ces changements corrélatifs.

M. Thacker: Exactement.

Le président: Chers collègues, nous avons un problème qui concerne la procédure. M. Benjamin a bien soulevé une question et le greffier adjoint me dit qu'il nous faut une motion au sujet de la Partie I et de la Partie II du projet de loi. C'est bien cela, n'est-ce pas?

Le greffier adjoint: Le Comité a adopté les changements à l'article 113 proposé par le gouvernement, mais ce faisant il n'a pas adopté les propositions du gouvernement concernant les nouveaux articles 113 à 115, les articles qui de fait abrogent les parties II et III de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer.

Il vaudrait mieux obtenir le consentement unanime des membres du Comité pour revenir à l'étude article par article du projet de loi, afin de tenir compte des nouveaux articles 113 à 115 et de les adopter, de cette façon tout aura été fait.

Le président: Y a-t-il consentement unanime à ce sujet? Est-ce que tous sont d'accord pour l'étude article par article?

Des voix: D'accord.

Le président: Maintenant que c'est fait, voulez-vous présenter votre motion?

[Texte]

Mr. Brightwell: I will put the motion, but I think we did it before.

The Chairman: I thought we did it, too. Anyway, we are putting clauses 113 to 115 in the government amendment on page 92. Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Colleagues, again I want to thank you for your co-operation. This is a monumental day and we will meet at 9.30 on Tuesday morning for the recommendation.

• 1240

Do you want to meet on Tuesday? Shall I consult with the other members of the committee on the form of the recommendation, because, having done such good work today, we can take a break on Tuesday, because on Thursday, 9.30 a.m. to 1 p.m., we have the Minister of Transport before us on estimates?

On May 12, it is intended to have Air Canada before us also on estimates or the annual report.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, do you wish officials to come on Tuesday, in case you want to consult them?

The Chairman: No. We are not going to meet on Tuesday. This committee stands adjourned until 9.30 a.m. Thursday, when the Minister of Transport will be before us on estimates. I will undertake to discuss with colleagues the form of the recommendation that goes with the bill.

This meeting is adjourned.

[Traduction]

M. Brightwell: Je vais la présenter, mais je pense que nous l'avons fait déjà.

Le président: Je croyais également que nous l'avions fait. De toute façon, nous mettons aux voix les articles 113 à 115 contenus à la page 92 des amendements du gouvernement. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Chers collègues, je veux de nouveau vous remercier de votre coopération. C'est une journée de travail énorme et nous allons de nouveau nous rencontrer mardi à 9h30 au sujet de la recommandation.

Voulez-vous qu'on se réunisse mardi? Peut-être devrais-je consulter les autres membres du Comité quant à la forme que doit prendre cette recommandation; puisque nous avons si bien travaillé aujourd'hui, nous pourrions nous reposer mardi, étant donné que le ministre des Transports doit comparaître devant nous jeudi matin de 9h30 à 13 heures pour présenter ses prévisions budgétaires. Qu'en pensez-vous?

Nous sommes également censés recevoir les représentants d'Air Canada le 12 mai au sujet des prévisions budgétaires ou du rapport annuel.

M. Thacker: Monsieur le président, désirez-vous la présence de fonctionnaires du ministère mardi matin, au cas où vous auriez à les consulter?

Le président: Non. Nous n'allons pas nous réunir mardi. Je vais lever la séance jusqu'à jeudi matin 9h30, lorsque le ministre des Transports va comparaître au sujet des prévisions budgétaires. Je vais également discuter avec nos collègues de la forme que pourrait prendre la recommandation qui doit accompagner le projet de loi.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport

Colin Churcher, Director General, Railway Safety.

Dick McNeil, Director, Special Projects, Railway Safety.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Colin Churcher, directeur général, Sécurité ferroviaire;

Dick McNeil, directeur, Projets spéciaux, Sécurité ferroviaire.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 60

Thursday, April 28, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 60

Le jeudi 28 avril 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1988-89: Vote 1 under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1988-1989: Crédit 1
sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Benoît Bouchard,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Benoît Bouchard,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, May 4, 1988

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIFTH REPORT

Pursuant to Standing Order 96(2), your Committee has considered the problem of drug and alcohol abuse in the railway industry.

During its consideration of Bill C-105, your Committee heard evidence regarding testing for drug and alcohol abuse in the railway industry and the necessity for comprehensive employee assistance programs (EAPs). The Committee therefore recommends:

1. that, after consultation with employers and unions, the Government develop on an urgent basis a comprehensive policy regarding drug and alcohol testing in the workplace;
2. that the Government give the highest priority to the enactment of comprehensive legislation predicated upon that policy;
3. that the Minister of Transport ensure that there is provision in the legislation for the alcohol and drug testing of transportation employees after an accident, and for reasonable cause where there is paramount concern for safety;
4. that the railway companies immediately consult with their unions regarding the establishment of mutually agreed upon and jointly administered EAPs; and
5. that in the event that no agreement can be reached regarding the establishment of an EAP, the Minister of Transport take immediate action under Section 18 of the Railway Safety Act to make regulations respecting the establishment of, and standards for, employee assistance programs for railway companies.

Pursuant to Standing Order 99(2), the Committee requests that the Government table a comprehensive response to its report.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues 47, 49, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 58, 59 and 60 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

PATRICK NOWLAN, M.P.
Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 4 mai 1988

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à l'article 96(2) du Règlement, votre Comité a étudié la question de la consommation abusive de drogue et d'alcool dans l'industrie ferroviaire.

Au cours de son étude du projet de loi C-105, le Comité a entendu des témoignages concernant la nécessité d'imposer des tests aux employés des chemins de fer pour empêcher une consommation abusive de drogue et d'alcool, et la nécessité de créer les meilleurs programmes possibles d'aide aux employés (PAE). Le Comité recommande donc:

1. que le gouvernement, après consultation des employeurs et des syndicats, conçoive de toute urgence une politique globale prévoyant l'imposition de tests en milieu de travail pour mesurer la consommation de drogue et d'alcool;
2. que le gouvernement adopte en toute première priorité une loi globale découlant de cette politique;
3. que le ministre des Transports veille à ce que cette loi prévoie la vérification du taux d'alcool et de drogue des employés des Transports après un accident et pour un motif raisonnable de sécurité;
4. que les compagnies de chemins de fer s'entendent avec leurs syndicats pour définir un PAE qui leur conviendrait mutuellement et qu'ils administreraient ensemble;
5. que s'il est impossible de s'entendre sur la définition d'un PAE, le ministre des Transports édicte immédiatement, en application l'article 18 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, des règlements concernant la mise sur pied et la normalisation des programmes d'aide aux employés des compagnies de chemins de fer.

Conformément à l'article 99(2) du Règlement, le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à son rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages se rapportant à la question (*fascicules 47, 49, 50, 51, 53, 55, 56, 57, 58, 59 et 60, que contient le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le Président,
PATRICK NOWLAN, DÉPUTÉ.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 28, 1988
(97)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:38 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Acting Members present: Fred King for Ross Belsher; Lorne McCuish for Joe Reid.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Appearing: The Honourable Benoît Bouchard, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: K.A. Sinclair, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination; C. LaFrance, Assistant Deputy Minister, Aviation; G. Berigan, Associate Executive Director, Airports Authority Group; V. Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface; M. Farquhar, Director General, Surface Policies and Programs; Louis Ranger, Director, Surface Passenger Policy and Programs; John Pringle, Director, Motor Carrier Policy and Programs; James Miller, Director General, Strategic Policy.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated Tuesday, February 23, 1988 relating the Main Estimates 1988-89 under TRANSPORT.

On Vote 1.

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee commenced future business.

On motion of Gordon Taylor, it was agreed,—That the Committee take note of the certificate of nomination tabled in the House on March 29, 1988 and referred to the Committee, and that the Committee take no action on this nomination.

The Committee commenced consideration of its draft report to the House on recommendations on drug and alcohol abuse in the railway industry.

It was agreed,—That the draft report be adopted as the Committee's fifth report to the House, that the Chairman present the report in the House, and that the Committee request the Government to table a comprehensive response thereto.

The Committee resumed questioning of witnesses.

At 11:40 o'clock a.m., it was agreed,—That the meeting continue *in camera* to discuss future business.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 AVRIL 1988
(97)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 38, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Les Benjamin, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor.

Membres suppléants présents: Fred King remplace Ross Belsher; Lorne McCuish remplace Joe Reid.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Comparaît: L'honorable Benoît Bouchard, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: K.A. Sinclair, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; C. LaFrance, sous-ministre adjoint, Aviation; G. Berigan, directeur exécutif associé, Groupe de gestion des aéroports; V. Barbeau, sous-ministre adjoint, Surface; M. Farquhar, directeur général, Politique de surface et programmes; Louis Ranger, directeur, Politique et programmes, Voyageurs; John Pringle, directeur, Politique et programmes, Transport routier; James Miller, directeur général, Politique stratégique.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du mardi 23 février 1988 relatif au Budget principal des dépenses de 1988-1989 sous la rubrique TRANSPORTS.

Crédit 1.

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

À 11 h 05, le Comité entreprend de déterminer ses futurs travaux.

Sur motion de Gordon Taylor, il est convenu,—Que le Comité note le certificat de nomination déposé, le 29 mars 1988, sur le bureau de la Chambre, et qui lui a été déferé; et qu'il ne prenne aucune mesure à ce sujet.

Le Comité entreprend l'étude de son projet de rapport à la Chambre portant sur les recommandations relatives à l'usage abusif des drogues et de l'alcool dans l'industrie ferroviaire.

Il est convenu,—Que le projet de rapport soit adopté en tant que cinquième rapport du Comité à la Chambre; que le président le présente à cette dernière, et que le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale audit rapport.

Le Comité reprend l'interrogatoire des témoins.

À 11 h 40, il est convenu,—Que la réunion se poursuive à huis clos pour déterminer les futurs travaux.

It was agreed,—That the Chairman, on behalf of the Committee, be authorized to enter into a contract for research services with David Cuthbertson for the fiscal year 1988-89 for a total not to exceed \$71,200.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

Il est convenu,—Que le président, au nom du Comité, soit autorisé à passer un contrat avec M. David Cuthbertson et charge ce dernier de travaux de recherche, pour l'exercice 1988-1989, pour 71,200\$ tout au plus.

À 11 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, April 28, 1988

• 0939

The Chairman: Colleagues, this is the only power the back-bencher has, and it is a good one. It is actually amazing what you can do with it.

Mr. Minister, we welcome you to the committee today for your premier exposure to the members, and look forward to our association on transport matters.

• 0940

These are the estimates, and we did have some type of arrangement that is also news to members, as I am about to mention. As members know, we are here from 9.30 a.m. until 1 p.m. anyway with the minister and officials, and then obviously on estimates we will have officials. The minister has just informed me—and I think members will be understanding—that this is Thursday and he has to leave at 11 a.m. for a Cabinet meeting of some import to his department and other matters. That is understood. Since I do not imagine all members will complete their questions with the minister on policy matters more than officials on administrative matters, we will have to arrange, hopefully with mutual consent, for his reappearance.

I do not want to take any more time. Welcome, sir. I know you have a short statement, part of which is being printed now. If you could commence your statement, Mr. Minister, which will be circulated while your opening remarks are being made, then we will throw it open immediately to questions.

In this case, if members will co-operate, because of this changed format we will let the opposition members not only start in the usual fashion, because it is estimates, but perhaps even have a few more questions. But we can play that by ear. We really want to get a good start at this, so welcome and please begin.

Hon. Benoît Bouchard (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I would like personally to apologize about the fact that I have to leave at 11 a.m. I have some departmental issues at Cabinet this morning and I have to be there. But as you said, we will make some arrangements with your office to be sure it is possible for me to come back and answer the questions of the committee members.

I would first like to introduce the officials who are with me this morning: Mr. Sinclair, the Assistant Deputy

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 28 avril 1988

Le président: Chers collègues, c'est le seul pouvoir qu'a le député de l'arrière-ban, et c'est un pouvoir réel. C'est étonnant ce qu'on peut faire avec ce pouvoir.

Monsieur le ministre, c'est la première fois que vous venez rencontrer les membres de ce Comité, et nous vous souhaitons la bienvenue. Nous nous réjouissons d'avance de travailler avec vous sur les questions de transport.

Il s'agit donc du budget des dépenses, et je veux informer les membres du Comité des nouvelles dispositions à ce sujet. Vous savez sans doute, que nous devons siéger de 9h30 à 13 heures de toute façon en compagnie du ministre et de ses hauts fonctionnaires, et que nous pourrions évidemment poursuivre l'étude du budget avec ceux-ci. Le ministre vient de me dire—mais les membres du Comité comprendront sans doute—qu'étant donné que nous sommes jeudi, il doit nous quitter à 11 heures pour assister à une réunion du Cabinet qui est importante pour les activités de son ministère et pour d'autres questions également. Nous comprenons cela. Je ne crois pas que tous les membres du Comité pourront poser toutes leurs questions de politique au ministre et leurs questions administratives à ses hauts fonctionnaires. Nous allons donc prévoir, si vous êtes tous d'accord, que le ministre compareisse de nouveau.

Je ne veux pas m'attarder davantage. Je vous souhaite la bienvenue monsieur. Je sais que vous avez une courte déclaration à faire, qui est en partie imprimée. Si vous voulez bien commencer à nous la présenter, monsieur le ministre, nous en distribuerons le texte pendant ce temps-là et nous pourrions ensuite vous poser des questions.

Je demande la coopération des membres du Comité. Nous allons un peu changer de formule. Nous allons laisser les députés de l'opposition non seulement commencer à poser des questions de la façon habituelle, puisqu'il s'agit du budget, mais peut-être aussi soulever d'autres questions. Nous aviserons selon les circonstances. Nous voulons débiter du bon pied. Bienvenue, donc, au Comité. Vous avez la parole.

L'honorable Benoît Bouchard (ministre des Transports): Je vous remercie, monsieur le président. Je m'excuse de devoir vous quitter à 11 heures. Je dois assister à une réunion du Cabinet où des questions ministérielles seront débattues. Ainsi que vous l'avez dit, nous prendrons les dispositions voulues avec votre bureau de façon à ce que je revienne répondre à vos questions.

Permettez-moi tout d'abord de vous présenter les hauts fonctionnaires qui m'accompagnent ce matin: il s'agit de

[Texte]

Minister, Policy and Co-ordination; Mr. Quail, the Assistant Deputy Minister, Marine, and Commissioner of the Canadian Coast Guard; Mr. LaFrance, Assistant Deputy Minister, Aviation; Mr. Berigan, Executive Director for Airports Authority Group; and Mr. Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface.

I would like to say also that after four weeks in the department I have not had time enough to control all these issues we have in transport. Today I will answer all your questions as well as I can, and if there is anything about which I should be more accurate, I will do that with the officials at that time. Since I am beginning as Minister of Transport, I would like to tell you that the department will give you all the collaboration you would like to have for the work you have to do and the work that I and the officials and also Mr. St. Germain have to do in the department.

Je suis heureux d'avoir aujourd'hui l'occasion de m'adresser à vous en tant que ministre des Transports. J'ai entendu parler de votre réputation de gens très travailleurs au Comité permanent des transports. Bien sûr, les gens du Comité du travail, de l'emploi et de l'immigration étaient aussi travailleurs, mais on me dit que c'est particulièrement caractéristique de votre Comité.

Après trois ans et quatre différents ministères, Transports, Secrétariat d'État, Emploi et Immigration et retour aux Transports, je suis heureux de revenir à ce ministère où j'ai commencé ma carrière de ministre, il y a quatre ans. D'ici les vacances parlementaires, si elles existent toujours, j'espère avoir l'occasion d'examiner le plus en profondeur possible le programme gouvernemental.

I am aware that you have just completed consideration of the proposed Railway Safety Act, Bill C-105, and you have worked well to ensure that the legislation, when passed, will be as good as we can collectively make it. The witnesses have been questioned closely to fully ascertain their views. The amendments proposed have been useful and constructive. The proposed Railway Safety Act will be an excellent piece of legislation.

One final piece of safety legislation remains to be tabled and considered by this committee, and that is the Transportation Accident Investigation Board. I intend to do this before the recess. It has to be done before June. This bill, along with many other safety initiatives put forward by this government, will ensure our commitment to safety will be met, as outlined in section 3 of the National Transportation Act.

I must also compliment the committee on last year's work with the National Transportation Act. By the way, when I left the department three years ago we were just at

[Traduction]

M. Sinclair, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination; M. Quail, sous-ministre adjoint pour la région des Maritimes et commissaire de la Garde côtière canadienne; M. LaFrance, sous-ministre adjoint, Aviation; M. Berigan, directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports et M. Barbeau, sous-ministre adjoint, Surface.

J'ajouterai également que je n'ai pas eu encore le temps, après quatre semaines au ministère, de bien connaître tous les dossiers du transport. Je vais donc répondre de mon mieux à toutes vos questions, et je laisserai aux hauts fonctionnaires le soin d'être plus précis. Étant donné que je suis maintenant ministre des Transports, je tiens à vous assurer que le ministère vous accordera toute la coopération dont vous avez besoin pour votre travail, et pour le travail que moi-même, les hauts fonctionnaires et M. St. Germain avons à faire au sein de ces ministères.

I am pleased to have the opportunity to address you today in my new capacity as Minister of Transport. I have heard about this committee's reputation for hard work. Of course, the members of the Labour, Employment and Immigration committee were also hard-working, but I am told that this is a special characteristic of your committee.

After three years in four different departments, Transport, Secretary of State, Employment and Immigration and now back to Transport, I am pleased to be working again in Transport where I have started my career as a minister four years ago. Until parliamentary leave, if it still exists, I hope to have the opportunity to study in depth the government program.

Je crois que vous venez de terminer l'étude du projet de loi C-105, la Loi sur la sécurité ferroviaire, et vous avez montré votre volonté de veiller à ce que cette loi, une fois adoptée, soit la meilleure que nous puissions élaborer ensemble. Vous avez interrogé minutieusement les témoins pour bien saisir leurs points de vue. Les amendements proposés ont été utiles et constructifs. Grâce à votre travail, la Loi sur la sécurité ferroviaire sera une excellente loi.

Il nous reste à déposer un dernier projet de loi touchant à la sécurité dans les transports, projet qui sera soumis à l'étude de votre Comité. Je veux parler du projet de loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport. J'ai l'intention de le faire dans un très proche avenir. Ce doit être fait avant le mois de juin. Par ce projet de loi et les nombreuses autres initiatives prises en matière de sécurité par le gouvernement actuel, nous aurons respecté notre engagement en cette matière, lequel est exposé à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports.

Je me dois aussi de louer le travail que votre comité a effectué l'an dernier au sujet de la Loi nationale sur les transports. Je souligne en passant que, lorsque j'ai quitté

[Text]

the level of *Freedom to Move*, and now we are under the National Transportation Act. I understand it was largely due to the care and attention paid to the bill by members of this committee.

Travellers with disabilities deserve fair and dignified access to all transportation modes, not just air. Standards for equipment are also required in all modes. The government plans to introduce amendments to give the National Transportation Agency the power to make regulations for the other modes and to establish access standards for buildings and equipment.

My colleague and I, the Minister of State, Mr. St. Germain, have advised our Cabinet colleagues that this is a priority item for us and we hope to present it in the House in the near future. I know all members of this committee and the House will want to co-operate to give these amendments speedy passage and ensure the further protection of the rights of the disabled.

Turning to economic matters, I would like to take a few moments to talk about the free trade agreement and transportation. A big step towards greater prosperity was made last January when Prime Minister Mulroney signed a Canada-U.S. free trade agreement. Both countries will gain as we eliminate customs duties and other barriers which restrict transborder trade. Consumers and workers in all regions will benefit from lower prices, higher economic growth and more jobs. The basic Canadian objective was to secure and increase our access to the U.S. market for goods and services.

The agreement will benefit Canadian transportation. The demand for transportation services will rise as a result of more goods and people crossing the border. As a consequence of reduced tariffs and the elimination of non-tariff barriers, exports and imports will rise. Domestic economic activity will also increase, and along with it the demand for moving freight by rail, truck and ship. The demand for passenger transportation is expected to increase as a result of the tourism annex and easier entry for business people. Our transportation companies and those they serve will be in a better position to take advantage of these opportunities because of the recent reforms of economic regulation.

The new National Transportation Act and Motor Vehicle Transport Act are the products of extensive consultation by my predecessors and by this committee. Two important principles were added to the longstanding objectives of an efficient, effective, and adequate transportation system. First, transportation exists to serve the needs of shippers and travellers. Second, competition

[Translation]

le ministère, il y a trois ans, nous en étions à «Aller sans entraves» et nous en sommes maintenant à la Loi nationale sur les transports. Je comprends que nous le devons en grande partie à l'attention que votre comité a prêté à ce projet de loi.

Les voyageurs handicapés méritent d'avoir accès, avec équité et dignité, à tous les modes de transport, et non au seul transport aérien. Il faut normaliser le matériel de tous les modes de transport: le gouvernement prévoit donc présenter des modifications pour que l'Office national des transports ait le pouvoir de réglementer les autres modes de transport et d'établir des normes sur l'accès aux immeubles et à l'équipement.

Mon collègue, le ministre d'État, M. St. Germain et moi-même, avons informé nos collègues du Cabinet que nous considérons ces modifications comme prioritaires. Nous comptons d'ailleurs les présenter à la Chambre dans un proche avenir. Je sais que tous les membres de votre comité et tous les députés voudront collaborer pleinement pour assurer l'adoption rapide de ces modifications et une meilleure protection des droits des personnes handicapées.

En ce qui concerne les questions économiques, j'aimerais parler quelques minutes de l'accord de libre-échange et des transports. En janvier dernier, le premier ministre Mulroney et le président Reagan ont fait un grand pas pour une plus grande prospérité en signant l'accord du libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Les deux pays gagneront à éliminer les droits de douane et les autres barrières qui restreignent le commerce transfrontalier. Les consommateurs et les travailleurs de toutes les régions profiteront d'une baisse des prix, d'une croissance économique plus forte et d'une augmentation des emplois. Le Canada avait pour objectif fondamental d'assurer et d'améliorer notre accès au marché américain des biens et des services.

Le secteur des transports profitera de l'accord. La demande de services de transport augmentera avec la quantité de marchandises et le nombre de personnes qui traverseront la frontière. Par suite de la baisse des droits de douane et de la levée des barrières non tarifaires, les exportations et les importations augmenteront. L'activité économique augmentera aussi au pays et, avec elle, la demande de transport de marchandises par chemin de fer, par camion et par eau. La demande de transport de personnes devrait augmenter grâce à l'annexe sur le tourisme et aux règles facilitant l'entrée des gens d'affaires. Nos entreprises du transport et ceux qu'elles servent seront mieux placés pour en profiter grâce aux récentes réformes de la réglementation économique.

La nouvelle Loi nationale sur les transports et la Loi sur les transports routiers sont le fruit de l'ample consultation à laquelle mes prédécesseurs et votre comité ont procédé. Deux principes importants se sont ajoutés au vieil objectif qui est de créer un réseau de transport efficace, rentable et bien adapté. Le premier, c'est que les transports ont pour raison d'être de satisfaire les besoins

[Texte]

and market forces should be the prime agents in providing viable, efficient transportation services.

The government's new approach to economic regulatory reform is to promote the interests of shippers, travellers, and the economy as a whole. Our approach emphasizes safety and protects the public interest wherever possible. This committee and my department have worked hard to achieve these objectives.

This government recognized the need for a balanced package of initiatives, especially with respect to carriers and shippers. We have been very aware of the need to make Canadian products more competitive in domestic and international markets, where transportation costs are a major part of the delivered price.

• 0950

I have spoken about a new regulatory framework that emphasizes market forces and competition. It is in this context that the privatization of Air Canada must be approached. Let me now say a few words about public participation in Air Canada. This initiative is closely tied to the new transportation policy stated in the NTA. As you know, the new regulatory framework emphasizes market forces and competition. It is in this context that direct participation in Air Canada by employees and the general public must be considered. In the new economic environment, market forces are ensuring efficient and effective air services for all communities, large and small. The evidence to date is quite clear on this point.

Regulatory reform has increased competition and resulted in a better service to all Canadians, whether through the three national airlines or through the extensive and growing network of regional and local carriers, which has provided better and more frequent service to many Canadian communities. Rather than competing for a static regulated market, Canada's airlines are now expanding the market by providing better service across Canada through innovation and efficiency. They are striving to meet the needs of the travelling public, rather than the needs of a regulatory agency. All airlines, including Air Canada, continue to serve important public purposes, but complete Crown ownership is not necessary to carry this out.

Air Canada's accomplishments are all the more impressive when the strong and competitive nature of the Canadian airline industry is considered. Air Canada has not operated under the protection of government regulation for several years. Indeed, the entire industry responded admirably to the inevitability of a freer market

[Traduction]

des expéditeurs et des voyageurs. Le second, c'est que la concurrence et les forces du marché devraient être les principaux agents de la prestation de service de transports rentables et efficaces.

Le gouvernement aborde la réforme de la réglementation économique d'une façon nouvelle pour défendre les intérêts des expéditeurs, des voyageurs et de l'économie dans son ensemble. Par cette approche, nous mettons l'accent sur la sécurité et protégeons l'intérêt public partout où c'est possible. Votre comité et mon ministère ont travaillé dur pour atteindre ces objectifs.

Notre gouvernement a reconnu le besoin d'un ensemble équilibré d'initiatives en ce qui concerne notamment les transporteurs et les expéditeurs. Nous avons été très conscients du besoin de rendre les produits canadiens plus compétitifs sur les marchés intérieurs et internationaux, où les frais de transport représentent une partie importante du prix à la livraison.

J'ai parlé d'un nouveau cadre réglementaire qui met l'accent sur les forces du marché et la concurrence. C'est dans ce contexte qu'il faut aborder la privatisation d'Air Canada. Permettez-moi maintenant de dire quelques mots de la participation du public dans Air Canada. Cette initiative se rattache étroitement à la nouvelle politique des transports énoncée dans la Loi nationale sur les transports. Comme vous le savez, ce nouveau cadre réglementaire met l'accent sur les forces du marché et la concurrence. C'est dans ce contexte qu'il faut envisager la participation des employés et du grand public dans Air Canada. Dans ce nouveau cadre économique, les forces du marché assurent des services aériens efficaces et rentables à toutes les agglomérations, grandes et petites. Les preuves recueillies à ce jour en témoignent clairement.

La réforme de la réglementation a intensifié la concurrence et entraîné une amélioration des services offerts à tous les Canadiens par les trois compagnies d'aviation nationales ou le réseau de plus en plus vaste des transporteurs régionaux et locaux qui fournissent des services plus fréquents et de meilleure qualité à de nombreuses collectivités canadiennes. Au lieu de se faire concurrence pour un marché statique et réglementé, les compagnies d'aviation canadiennes augmentent leur clientèle en fournissant le meilleur service partout au Canada grâce à leur esprit d'innovation et à leur efficacité. Elles s'efforcent de répondre aux besoins du public voyageur plutôt qu'à ceux d'un organisme de réglementation. Toutes les compagnies aériennes, y compris Air Canada, continuent de servir d'importants intérêts publics, mais elles n'ont plus à appartenir entièrement à l'État pour ce faire.

Les réalisations d'Air Canada sont encore plus impressionnantes quand l'on considère la vigueur et la compétitivité de l'industrie aérienne canadienne. Il y a déjà plusieurs années qu'Air Canada n'est plus protégée par la réglementation gouvernementale. En fait, l'industrie tout entière s'est adaptée admirablement à

[Text]

environment long before the National Transportation Act was passed.

I would now like to discuss devolution of airport ownership in operations across Canada. Mr. St. Germain will have more to say on this matter in the future. Mr. St. Germain will be responsible in the department for devolution of airports.

Transport Canada has received inquiries for 34 of the 138 airports eligible for transfer since the new policy was announced last April. Interest is most evident in Montreal, Edmonton, Calgary, Thunder Bay, and Vancouver.

The Chairman: Is that Montreal East or Montreal West?

Mr. Bouchard: Both.

The Chairman: Both? You are kidding.

Mr. Bouchard: For once, Mr. Chairman, you can say both in Montreal. It is not easy, but we can today: Mirabel and Dorval.

The Chairman: I was referring to Mirabel as "Montreal East and West", as one of those concocted schemes that came out of somewhere. But seriously, you think someone wants to buy Mirabel?

Mr. Benjamin: To make a golf course out of it.

Mr. Bouchard: There are a number of important marine initiatives on the horizon. The committee can look forward to consideration of a marine insurance bill. Also forthcoming are amendments to the Carriage of Goods by Water Act to take into account provisions of the international convention of either the Hague-Visby or Hamburg rules, and development of a defensive strategy for Canada. Defensive legislation, if promulgated, would provide a means to respond to discriminatory practices and to adjust conditions or practices that would adversely affect Canadian shipping interests. My officials have also been asked to review, in co-operation with industry and other departments, a second registry for Canadian ships, and ship ownership requirements in Canada.

• 0955

In the rail mode, despite concerns of the railway about competitive line rates and other provisions in the National Transportation Act, they generally welcome the new economic regulatory environment; that is, more reliance on intramodal and intermodal competition and market forces, with less government intervention.

Different groups have different expectations of benefits or negative repercussions from the NTA. It is much too early to say what will result, but my department's Surface

[Translation]

l'inévitabilité d'un marché libéralisé, bien avant que soit adoptée la Loi nationale sur les transports.

J'aimerais maintenant aborder la question de la cession de la propriété et de l'exploitation d'aéroports canadiens. M. St. Germain aura plus d'information à communiquer sur ce sujet dans l'avenir. Il sera responsable au ministère de la cession de la propriété des aéroports.

Depuis l'annonce de la nouvelle politique en avril 1987, Transports Canada a reçu des demandes de renseignements sur 34 des 138 aéroports admissibles. On montre un intérêt très net pour les aéroports de Montréal, d'Edmonton, de Calgary, de Thunder Bay et de Vancouver.

Le président: S'agit-il de Montréal-Est ou de Montréal-Ouest?

M. Bouchard: Les deux.

Le président: Les deux? Vous blaguez.

M. Bouchard: Pour une fois, monsieur le président, on peut dire les deux dans le cas Montréal. Ce n'est pas facile, nous pouvons le faire aujourd'hui, il s'agit de Mirabel et Dorval.

Le président: Je voyais Mirabel comme étant «Montréal-Est et Ouest», c'est un de ces projets qui a été concocté je ne sais trop où. Sérieusement, vous croyez que quelqu'un veut acheter Mirabel?

M. Benjamin: Pour en faire un terrain de golf.

M. Bouchard: Il y a plusieurs initiatives importantes à l'horizon qui concernent les transports maritimes. Votre Comité peut s'attendre à étudier une loi sur l'assurance maritime. Il y aura aussi prochainement des modifications apportées à la Loi sur le transport des marchandises par eau, pour tenir compte des dispositions des règles internationales de La Haye-Visby ou de Hambourg, et l'élaboration d'une stratégie défensive canadienne. Si elle était promulguée, une loi défensive fournirait les moyens de réagir aux pratiques discriminatoires et de modifier les conditions aux pratiques nuisibles aux armateurs canadiens. J'ai aussi demandé à mes fonctionnaires d'étudier la question d'un «deuxième registre» d'immatriculation des navires canadiens et les exigences du Canada relatives à la propriété des navires avec le concours de l'industrie et d'autres ministères.

Dans le mode ferroviaire, malgré leurs inquiétudes au sujet des prix de ligne concurrentiels et d'autres dispositions de la Loi nationale sur les transports, les chemins de fer se sont, en général, réjouis de la nouvelle réglementation économique, c'est-à-dire d'une plus grande confiance dans les forces du marché et la concurrence intra-modale et inter-modale, accompagnée d'une réduction de l'intervention de l'État.

Des groupes différents ont des prévisions différentes quant aux avantages et aux répercussions négatives de la Loi nationale sur les transports. Il est beaucoup trop tôt

[Texte]

Policy and Programs Directorate is monitoring and evaluating the effects of the legislation. The National Transportation Agency will also report on the NTA.

There are many signs that the railways are positioning themselves to succeed in the new regulatory environment. Canadian National's and Canadian Pacific's rail divisions have been reorganized to develop and market rail services better to meet the needs of their present and future shipper-receiver clientele.

One-stop transportation service is certain to become more common. Intermodalism will continue to grow and yield more efficient, effective transportation service for shippers. Railway research and development will receive greater attention in the drive to increase productivity and safety.

Economic regulatory reform has engendered a more competitive attitude and corporate action plans from railways. Benefits to the economy are expected in a broad area, and based on what has occurred during the past few months the outlook is positive.

In trucking, provincial transport boards have been gradually relaxing entry and rate controls for almost 10 years. Although noticeable changes are expected as a result of the Motor Vehicle Transport Act, this gradual approach on the part of the provinces will minimize the effects of transition for both the trucking industry and its users. The primary effect that removal of market protection will have on the trucking industry will be the acceleration of innovation. Equipment, management, and marketing will all undergo rapid change in the race to find "exclusivity" in markets and services. Consumers and trucking clients will benefit from innovation. Canadian trucking will be well placed to take advantage of the anticipated increase in commercial activity resulting from the free trade agreement.

Emphasis on competition has not obscured the goal of safe trucking operation. Canada and the United States are working together toward stronger enforcement of uniform safety rules for trucking. I am happy to note that trucking is giving the federal government its full support in the five-year, \$23-million program to develop and apply improved safety enforcement on Canadian highways.

On Monday I announced that a 40-year land lease has been entered into by my department and Airport Development Corporation to build Pearson's third terminal. The comprehensive agreement for the design, financing, construction, and operation of the terminal and related commercial enterprises was concluded last week. Specifically, it defines conditions under which the new terminal and related developments will be built and

[Traduction]

pour prédire l'avenir, mais la direction générale des politiques et des programmes de surface de mon ministère suit et évalue les effets de cette loi. L'Office national des transports en rendra compte aussi.

De nombreux indices laissent croire que les chemins de fer se préparent à réussir dans le nouveau cadre réglementaire. Le Canadien National et le Canadien Pacifique ont réorganisé leurs divisions ferroviaires pour mettre au point et lancer des services ferroviaires qui répondent mieux aux besoins de leur clientèle actuelle et future d'expéditeurs et de destinataires.

Le service des transports unifiés se multiplie sûrement. L'inter-modalisme continuera de se développer et d'offrir des services de transport plus efficaces et plus rentables aux expéditeurs. La recherche—développement ferroviaire fera l'objet d'une plus grande attention par suite de l'impulsion donnée pour un accroissement de la productivité et de la sécurité.

La réforme de la réglementation économique a amené les chemins de fer à avoir un plus grand esprit de concurrence et des plans d'action. L'économie devrait en profiter dans un large éventail de secteurs et, si nous nous fions à l'évolution des derniers mois, les perspectives sont bonnes.

Dans le secteur du camionnage, les offices provinciaux des transports adoucissent progressivement les mesures de contrôle des tarifs et de l'entrée sur le marché depuis près de 10 ans. Même si nous prévoyons que la Loi sur les transports routiers apportera des modifications sensibles, cet assouplissement graduel réduira au minimum les effets de transition que ressentiront les entreprises de camionnage et leur clientèle. Le principal effet que la suppression de la protection des marchés aura sur ce secteur, c'est d'accélérer l'innovation. Le matériel, la gestion et la commercialisation évolueront tous rapidement dans la course aux marchés et aux services exclusifs. Les consommateurs et les clients des camionneurs profiteront de cette innovation. Le secteur canadien du camionnage sera bien placé pour profiter de l'accroissement de l'activité économique que devrait entraîner l'accord de libre-échange.

L'importance attribuée à la concurrence n'a pas éclipsé celle que nous accordons à la sécurité du camionnage. Le Canada et les États-Unis collaborent pour appliquer des règles de sécurité uniformes aux camionnages avec plus de vigueur. Je suis heureux de constater que ce secteur d'activité appuie pleinement le gouvernement fédéral dans le programme quinquennal de 23 millions de dollars qui visent à élaborer de meilleures règles de sécurité et à mieux les faire observer sur les routes canadiennes.

J'ai annoncé lundi que mon ministère et le consortium Airport Development Corporation avaient conclu un bail foncier de 40 ans pour la construction de la troisième aérogare à l'Aéroport international Pearson de Toronto. L'accord d'ensemble sur la conception, le financement, la construction et l'exploitation de cette aérogare et des installations commerciales connexes a été conclu la semaine dernière. En termes plus précis, il définit les

[Text]

operated. It also provides the federal government with a percentage share of gross revenues from all land development. This gives Airport Development Corporation the green light to construct and run a 24-gate, world-class passenger terminal for domestic, transborder, and international flights. It is scheduled to open in less than two and a half years. The project also includes a 3,000-car garage, a first-class hotel, offices, and convention facilities.

Four major criteria were followed during the two-year chronology of the development of Terminal 3. They are as follows: to provide a world-class airport, to reduce government investment in airports, to increase private-sector participation, and to provide a financial return to government.

• 1000

Je termine en disant que nous sommes fiers des réalisations du présent gouvernement. Je suis persuadé que, grâce aux modifications apportées à notre loi, les forces du marché joueront un plus grand rôle dans le développement futur de notre réseau de transport et que les régions en profiteront toutes.

I am very sorry, Mr. Chairman, but I have to make a five-minute phone call. I will be back, I hope.

The Chairman: There are many things in the statement that members may want to ask the officials right now, so we are open to questions. When the minister returns, we are going to throw it right back to Mr. Robichaud, Mr. Benjamin, and whoever else, on the policy matters. Mr. Robichaud, do you have a question for the officials on any aspect of the minister's statement that does not deal with policy?

Mr. Robichaud: No. I would rather wait for the minister.

Mr. Benjamin: I cannot figure out which book the whole matter of the moneys for branch-line rehabilitation is in. Since the program started, of the total amount of money that has been allocated in estimates, something like \$130 million has not been spent. The program expires in 1989. I would like to have a list of the names of the branch lines and how many miles and how much money are to be rehabilitated this year and also next year.

I think in the main estimates—I am relying on my memory—about \$34 million less has been allocated so far this year than what the total estimates provide for. I particularly want to know about the Bengough

[Translation]

conditions de construction et d'exploitation de la nouvelle aérogare et des aménagements connexes. Il assure aussi au gouvernement fédéral un pourcentage des recettes brutes qui proviendront de tout aménagement foncier. Airport Development Corporation a ainsi le feu vert pour construire et exploiter une aérogare de 24 portes d'embarquement, soit une installation de classe internationale pour les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Cette installation devrait ouvrir ses portes dans moins de deux ans et demi. Le projet comprend aussi un garage de stationnement pour 3,000 voitures, un hôtel de première classe, des bureaux et des installations pour la tenue de congrès.

Quatre grands objectifs étaient visés pendant les deux années de l'élaboration de l'aérogare 3. Les voici: fournir un aéroport de classe internationale, réduire l'investissement de l'État dans les aéroports, accroître la participation du secteur privé et assurer un rendement financier à l'État.

In closing, I am proud of the accomplishments of this government. I am confident changes to our legislative framework will ensure that market forces play a major role in the further development of our transportation system and that all regions of Canada will benefit.

Je vous prie de m'excuser, monsieur le président, mais je dois m'absenter pendant cinq minutes pour faire un appel téléphonique. Je reviens tout de suite, du moins je l'espère.

Le président: Il y a dans la déclaration de nombreux points au sujet desquels les membres du Comité pourront interroger dès à présent les collaborateurs du ministre, et nous pouvons donc procéder aux questions. Dès le retour du ministre, nous redonnerons immédiatement la parole à M. Robichaud, suivi de M. Benjamin et des autres, pour soulever des questions de politique. Monsieur Robichaud, avez-vous une question à poser aux responsables du ministère au sujet d'un élément de la déclaration du ministre qui ne soit pas une question de politique?

M. Robichaud: Non. Je préfère attendre son retour.

M. Benjamin: Je n'arrive pas à comprendre dans quel livre se trouvent les crédits affectés à la remise en état des embranchements. Depuis l'entrée en vigueur du programme, sur la somme totale réservée dans le budget des dépenses, près de 130 millions de dollars n'ont pas encore été dépensés. Le programme vient à échéance en 1989. J'aimerais obtenir une liste des embranchements visés, ainsi que des précisions sur le nombre de milles de voies qui seront remis en état et des crédits alloués à cette fin cette année et l'an prochain.

Dans le budget principal des dépenses—si ma mémoire est bonne—il reste environ 34 millions de dollars qui n'ont pas encore été dépensés. Je voudrais savoir notamment ce qu'il advient de la subdivision Bengough,

[Texte]

subdivision, on which some \$8 or \$10 million was spent several years ago. It is sitting there unfinished. The member for Assiniboine and I are getting flooded with mail and phone calls about it. What can you give us by way of overview on terms of the remaining time for the program, which is about a year and a half? Which subdivisions are planned for this year and which ones for next year? Will all the ones eligible for rehab be completed? I think they are ones in the basic network to the year 2000.

Mr. K.A. Sinclair (Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Mr. Chairman, I would like to direct this question, if you agree, to Mr. Michael Farquhar, who is the Director General of Surface Policies and Programs.

Mr. Michael Farquhar (Director General, Surface Policies and Programs, Department of Transport): There is a great array of questions that Mr. Benjamin has posed. I will try to answer the ones I recall, and you can re-ask them if I miss some.

In terms of this year's program, you asked for a list of what lines will be done. The total program announced was \$25 million and it includes the Avonlea, the Big River South, the Alliance, Blaine Lake, and the Rhein subdivisions, all of which are Canadian National. Canadian Pacific, the Gretna North, the Bromhead East—

Mr. Benjamin: What is the first one?

Mr. Farquhar: Gretna North.

Mr. Benjamin: It is in Manitoba.

Mr. Farquhar: —Fife Lake, Lac du Bonnet, all of these are fairly inconsequential work programs, resurfacing... the Macklin, the Notukeu, the Tribune, and the Vanguard. Then a couple more were added: the Melfort—

• 1005

Mr. Benjamin: That is CP too, is it not?

Mr. Farquhar: That is correct. We have a \$6-million program. Then there are the Wood Mountain and I believe the Bromhead west, but I would want to double-check that one.

Mr. Benjamin: I think it is both east and west.

Mr. Farquhar: Yes, it was subsequently added after the initial announcement came out.

Mr. Benjamin: Yes. Bromhead east and west had some partial work done earlier, and both east and west are to be finished this year.

Mr. Farquhar: That is correct, and the total approved program, Mr. Chairman, for 1988-89 is \$26.63 million.

[Traduction]

pour laquelle on a dépensé près de 8 ou 10 millions de dollars il y a plusieurs années. Les travaux ne sont toujours pas terminés. Le député d'Assiniboine et moi sommes submergés par du courrier et des appels téléphoniques à ce sujet. Pouvez-vous nous donner un aperçu des initiatives prévues avant que le programme ne vienne à échéance, soit dans environ un an et demi? Quelles subdivisions doivent faire l'objet de travaux cette année et l'an prochain? Toutes les subdivisions admissibles seront-elles remises en état? Pour certaines d'entre elles qui font partie du réseau de base, les prévisions portent jusqu'à l'an 2000.

M. K.A. Sinclair (sous-ministre adjoint, Politiques et Coordination, ministère des Transports): Monsieur le président, si vous le permettez, je voudrais transmettre cette question à M. Michael Farquhar, directeur général, Politique de surface et Programmes.

M. Michael Farquhar (directeur général, Politique de surface et Programmes, ministère des Transports): M. Benjamin a posé toute une série de questions. Je vais essayer de répondre à celles dont je me souviens, et il pourra me poser les autres si j'en manque quelques-unes.

En ce qui a trait au programme de cette année, vous avez demandé la liste des embranchements qui seront remis en état. Le budget total annoncé pour le programme était de 25 millions de dollars, et il porte entre autres sur les subdivisions Avonlea, Big River Sud, Alliance, Blaine Lake et Rhein, qui appartiennent toutes au Canadien National. Quant au Canadien Pacifique, les subdivisions de Gretna-Nord, Bromhead-Est. . .

M. Benjamin: Quel est le premier nom?

M. Farquhar: Gretna-Nord.

M. Benjamin: Cela se trouve au Manitoba.

M. Farquhar: . . . Fife Lake, Lac du Bonnet, toutes ces subdivisions ayant besoin de travaux superficiels, de revêtement... ainsi que les subdivisions Macklin, Notukeu, Tribune et Vanguard. Deux subdivisions ont été ajoutées à la liste: la subdivision Melfort. . .

M. Benjamin: Elle appartient aussi au CP, n'est-ce pas?

M. Farquhar: C'est exact. Le budget du programme est de 6 millions de dollars. Il y a aussi les subdivisions Wood Mountain et, sauf erreur, Bromhead ouest, mais je vais devoir vérifier.

M. Benjamin: Je crois qu'il y a les deux, est et ouest.

M. Farquhar: Oui, cette subdivision a été ajoutée par la suite, après l'annonce initiale du programme.

M. Benjamin: En effet. Les subdivisions Bromhead est et ouest ont déjà fait l'objet de quelques travaux, et leur remise en état doit se terminer cette année.

M. Farquhar: C'est exact, et le montant total du programme approuvé pour 1988-1989, monsieur le président, s'élève à 26,63 millions de dollars.

[Text]

Mr. Benjamin: But the estimates call for a maximum of somewhere near \$50 million, do they not?

Mr. Farquhar: There is a provision in the estimates, I think, of something in the order of about \$55 million to \$60 million.

Perhaps I could comment on the Bengough. Like you, we have received a number of letters on that through the minister, and as you outlined, considerable work has been done on the line. The reason no work is being done this year is that discussions are under way between Canadian Pacific and Canadian National with respect to transferring the line, and until those discussions are completed, the final configuration remains undecided.

But as you noted earlier, there is one more year of the program, and if the discussions can be finished up in the next few months and we can get a more rational configuration of the lines, then I think the minister, in his press release indicating that this was taking place... I think very full consideration will be given to including that in next year's program. That is the principal reason why that is not in this year.

Mr. Benjamin: Surely that is irrelevant. Whether the CP gets the line or the CN keeps the line is immaterial. The rehabilitation has to be finished, or else we have wasted the \$8 million or \$10 million that has already been spent on it. It does not matter who owns the line or who is going to operate it. Is it going to be finally rehabilitated? That is the question.

Mr. Farquhar: As I said, that final decision will rest with the minister when next year's program is reviewed.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I would like to deal with the matter of highway improvements on page 3-44. I notice that under the highway improvement program there is \$5 million for Nova Scotia, \$16 million for New Brunswick, and \$18 million for the Yellowhead Highway. Is that the total contribution towards improved highways right across Canada?

Mr. Farquhar: No.

Mr. Taylor: Where do I find the complete picture?

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, we can give you a rundown of the overall highway expenditures for the current year on any province, if you wish.

For 1988-89 our forecast expenditures—and these include expenditures under both economic and regional development agreements and bilateral agreements of the department—are as follows. For Newfoundland the forecast for 1988-89 is \$18.7 million; for Nova Scotia it is \$9.2 million; for Prince Edward Island it is \$3.9 million; and for New Brunswick it is \$33 million, which includes both the Highway Improvement Program that the

[Translation]

M. Benjamin: Le maximum prévu dans le Budget des dépenses est d'une cinquantaine de millions, n'est-ce pas?

M. Farquhar: En effet, le montant prévu dans le Budget des dépenses est de l'ordre de 55 à 60 millions de dollars, sauf erreur.

Je pourrais peut-être vous dire quelques mots au sujet de la subdivision Bengough. Comme vous, nous avons reçu un certain nombre de lettres à ce sujet par l'entremise du ministre et, comme vous l'avez signalé, des travaux intensifs ont déjà été effectués sur la ligne. Si rien n'est prévu cette année, c'est que des discussions sont en cours entre le Canadien Pacifique et le Canadien National en vue de la cession de la ligne, et tant qu'elles ne seront pas terminées, le sort de la subdivision restera incertain.

Comme vous l'avez signalé plus tôt, toutefois, il reste un peu plus d'un an avant que le programme ne prenne fin et si les discussions se terminent au cours des prochains mois et que nous pouvons obtenir une configuration plus logique des voies, je pense que le ministre, dans le communiqué de presse annonçant ce projet... Je pense que l'on envisagera sérieusement d'inclure ces travaux dans le programme de l'an prochain. Voilà la raison principale pour laquelle ce programme n'est pas prévu dans le budget de cette année.

M. Benjamin: Cela n'a rien à voir. Peu importe que le CP obtienne la ligne ou que le CN la conserve. La remise en état doit être terminée, sinon nous aurons gaspillé les 8 à 10 millions de dollars qui ont déjà été dépensés sur cette ligne. Peu importe qui est le propriétaire de la ligne ou qui va l'exploiter. Va-t-elle enfin être remise en état? Voilà la question.

M. Farquhar: Je le répète, c'est au ministre qu'il incombe de prendre la décision finale lors de l'examen du programme de l'an prochain.

M. Taylor: Monsieur le président, je voudrais aborder maintenant la question de l'amélioration des routes, page 3-44. Je remarque qu'en vertu de ce programme, 5 millions de dollars sont alloués à la Nouvelle-Écosse, 16 millions de dollars au Nouveau-Brunswick et 18 millions de dollars à la route Yellowhead. Est-ce là le budget total affecté à l'amélioration des routes dans tout le pays?

M. Farquhar: Non.

M. Taylor: Où puis-je trouver le montant total?

M. Farquhar: Monsieur le président, nous pouvons vous fournir une ventilation des dépenses globales relatives aux travaux d'amélioration des routes pour l'année en cours, et ce dans n'importe quelle province, si vous le désirez.

Les dépenses prévues pour 1988-1989—ce qui englobe les dépenses en vertu des ententes de développement économique et régional et des accords bilatéraux conclus par le ministère—sont les suivantes: pour Terre-Neuve, le montant prévu est de 18,7 millions de dollars, pour la Nouvelle-Écosse, 9,2 millions de dollars, pour l'Île-du-Prince-Édouard, 3,9 millions de dollars et pour le Nouveau-Brunswick, 33 millions de dollars, ce qui

[Texte]

department has plus an ERDA agreement. Then in Quebec there is a total of about \$19 million. This past year was the first year in some time in which there were expenditures in the four western provinces for the Yellowhead Highway, and the forecast expenditure in 1988-89 for those four provinces is \$18.4 million.

[Traduction]

englobe à la fois le programme d'amélioration de routes qu'applique le ministère et une Entente de développement économique et régional. Au Québec, ainsi, le montant total est d'environ 19 millions de dollars. L'an dernier, pour la première fois depuis un certain temps, des dépenses ont été effectuées dans les quatre provinces de l'Ouest à l'égard de la route Yellowhead, et les prévisions de dépenses pour ces quatre provinces s'élèvent à 18,4 millions de dollars pour l'année 1988-1989.

• 1010

Mr. Taylor: I wonder if I could have more detail on that. In the west, there is increased traffic on the Trans-Canada Highway. Is any consideration being given to assist the provinces with divided highways and necessary structures for safety along the Trans-Canada? The \$18 million for the Yellowhead Highway is good. Could you tell me what the stipulations are for that \$18 million? Do the four provinces get a share of it, or is it stipulated for certain types of work?

Mr. Farquhar: The four provinces each get a share, and I can run down the shares. Manitoba gets \$10 million; Saskatchewan and Alberta, \$11 million each; and British Columbia, \$18 million, which reflects the higher costs of construction in British Columbia.

Mr. Benjamin: That adds up to more than \$18.4 million.

Mr. Farquhar: That is the total for the four years of the program.

The Chairman: We have the Minister back now. I hope he is not going to have any more phone calls and his office cuts them off at the pass.

Mr. Bouchard: I am sorry, sir.

The Chairman: I must say, it is only because you are such a delightful person, let alone a minister, and we are also in the same party, and you caught me by surprise—all those ingredients—that I ever allowed you to get out of the chair. I must say, it was an interesting exercise in democracy, but let us hope it does not happen again. While you were absent, the members did explore some questions on estimates, which is also a novel situation from time to time, even though we are considering estimates. With you here, we want to talk about policy.

M. Robichaud: Monsieur le ministre, cela me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue à ce Comité. Comme vous l'avez dit, nous avons fait du beau travail ensemble, surtout lorsque nous avons travaillé au dernier projet de loi que nous avons étudié, C-105. Il y a eu une collaboration vraiment extraordinaire de tous les

M. Taylor: Pourriez-vous me donner plus de détails à ce sujet? Dans l'Ouest, la Transcanadienne est de plus en plus achalandée. A-t-on pensé à procurer une certaine assistance aux provinces pour les routes à double chaussée et les structures sécuritaires requises le long de la Transcanadienne? Les 18 millions de dollars pour la route de Yellowhead, c'est très bien. Pourriez-vous me dire quelles sont les stipulations pour ces 18 millions de dollars? Est-ce que les quatre provinces partagent ce montant, ou les fonds sont-ils réservés pour certains genres de travaux?

M. Farquhar: Les quatre provinces en reçoivent chacune une partie, et je peux vous dire la part de chacune. Le Manitoba reçoit 10 millions de dollars; la Saskatchewan et l'Alberta, 11 millions de dollars chacune; et la Colombie-Britannique, 18 millions de dollars, puisque les coûts de construction sont plus élevés en Colombie-Britannique.

M. Benjamin: La somme de tout cela est plus que 18.4 millions de dollars.

M. Farquhar: C'est le total pour les quatre années du programme.

Le président: Le ministre vient de se rejoindre à nous. J'espère qu'il ne recevra pas d'autres appels téléphoniques ou que son bureau saura se tirer d'affaire s'il y a lieu.

M. Bouchard: Veuillez m'excuser, monsieur.

Le président: Je dois admettre que ce n'est que parce que vous êtes tellement charmant en plus d'être ministre, que nous sommes également dans le même parti, et que vous m'avez pris à l'improviste—pour toutes ces raisons—que je vous ai permis de quitter votre siège. Disons que c'est un exercice démocratique intéressant, mais espérons qu'il ne se reproduise pas. Pendant votre absence, les membres ont étudié certaines questions sur le Budget des dépenses, ce qui est également chose rare, bien que nous soyons réunis pour étudier le Budget des dépenses. Maintenant que vous vous retrouvez parmi nous, nous voulons discuter de politique.

Mr. Robichaud: Mr. Minister, I am pleased to welcome you to this committee. As you said, we have done excellent work together, especially on the last bill that we examined, Bill C-105. There has been truly extraordinary co-operation from all members of this committee. This may be a reflection of what you can bring to the

[Text]

membres de ce Comité. C'est peut-être un reflet de ce que vous amenez au ministère, et je souhaite qu'on pourra continuer à se parler aussi ouvertement.

Je m'en voudrais de ne pas parler des ateliers du CN, sans vouloir reprendre tout le débat qu'on a fait à ce sujet et ce à plusieurs reprises. Je suis sûr que vous êtes au courant du dossier. J'ai posé quelques questions à la Chambre, dont la dernière s'adressait à vous, et j'ai cru comprendre que vous alliez jeter un coup d'oeil de ce côté.

Vous savez que nous, les gens de la province, ne sommes pas d'accord. Avez-vous étudié le dossier avec les gens de la province du Nouveau-Brunswick et aussi avec le CN? Je ne crois pas qu'on devrait laisser la main libre au CN. On l'a un peu trop souvent fait dans le passé. Donc, avez-vous commencé à regarder de ce côté? La province du Nouveau-Brunswick est intéressée, la ville de Moncton est intéressée, les travailleurs sont intéressés. Est-ce qu'on fait vraiment un effort pour voir s'il ne serait pas possible de réindustrialiser ces ateliers d'une façon quelconque et de sauver quelques emplois au moins?

M. Bouchard: J'ai rencontré le président du Canadien National. Je ne peux pas vous dire que j'ai étudié l'ensemble du dossier de façon très exhaustive. Quatre semaines ne suffisent pas pour apprendre à fond tous les dossiers du Ministère.

Voici ce que j'en retiens pour le moment. Ma première impression est qu'il est difficile de demander à une société comme le Canadien National de rentabiliser ses opérations tout en ne m'attendant pas à ce que certaines actions comme celle-ci puissent et doivent être posées.

• 1015

Je me réserve le droit d'aller voir un peu plus loin afin de mieux comprendre, puisque je suis encore au stade des interrogations sur ce qui s'est passé, mais a priori, il est difficile de ne pas permettre au Canadien National, comme à toute autre entreprise qui fait la concurrence dans un marché comme celui-là et qui désire rentabiliser ses opérations, de faire ce qu'il a fait. Était-il pertinent de le faire à Moncton? Était-il pertinent de fermer l'atelier de réparations de la façon dont cela s'est fait? C'est une question que j'étudierai plus à fond.

Monsieur Robichaud, j'ai trop de respect pour vous et pour les gens du Nouveau-Brunswick pour vous donner l'illusion que je vais changer la décision et qu'on va rouvrir. . .

M. Robichaud: Non, non. Surtout pas cela.

M. Bouchard: Je pense que le Canadien National a la liberté de poser ces gestes-là. L'action politique peut toujours intervenir dans l'action des sociétés, mais je ne suis pas sûr que cela puisse donner les résultats qu'on recherche.

Je ne sais pas si vous serez d'accord avec moi, mais je pense que certaines décisions qui auraient pu être prises concernant les offres de la compagnie auraient permis de

[Translation]

department, and I hope we can continue to talk to each other this openly.

I would be remiss in not discussing the CN shops, although I do not wish to reopen the lengthy debate which has often raged on this subject. I am sure you are very familiar with this case. I asked a few questions in the House, the last of which was for you, and I took it you would be looking into the situation.

You know, we, the people of the province concerned, do not agree. Have you examined this situation with the people of New Brunswick as well as with the CN? I do not think that the CN should be given a free hand, as they too often have in the past. Have you been looking into this? The Province of New Brunswick is concerned, the City of Moncton is concerned, and the workers are concerned. Is there a real effort being made to see if it would be possible to re-industrialize these shops in some way and save at least a few jobs?

Mr. Bouchard: I did meet with the President of Canadian National. I cannot say that I thoroughly examined this matter in its entirety. Four weeks is not enough to become thoroughly familiar with all departmental issues.

To date, this is my understanding of the situation. My first impression is that it is difficult to ask a company like CN to make its operation cost-effective and not expect that certain actions such as this may have to be taken.

I reserve the right to dig a little deeper in order to understand the situation better, since I am still at the stage of asking questions about what happened. But a priori, it would be difficult to prevent CN, a company like any other competing in this type of market and wanting to make its operations more cost-effective, to do what it has done. Was it appropriate to do so in Moncton? Was it appropriate to close the repair facility the way they did? Those are questions that I will examine more thoroughly.

Mr. Robichaud, I respect you and the people of New Brunswick too much to give you the impression that I will change the decision and that we will reopen. . .

Mr. Robichaud: No, no. Anything but that.

Mr. Bouchard: I think that CN is free to take that kind of action. Politics can always take a hand in corporate actions, but I am not sure that that always leads to the desired results.

I do not know if you will agree with me, but I think that some decisions that could have been taken concerning the company's offers would have saved a

[Texte]

sauver un certain nombre d'emplois. On le voit aujourd'hui. Les locomotives seront fabriquées aux États-Unis alors qu'elles auraient pu l'être au Canada, au Nouveau-Brunswick. Ce n'est pas une réalité que j'invente; elle est là. Cela aurait pu se faire. Est-ce qu'on aurait dû prendre d'autres types de décisions? Il est toujours facile, plus tard, de dire que telle décision aurait dû se prendre. Je pense cependant qu'on a probablement manqué une merveilleuse occasion de récupérer les choses.

À ce stade-ci, je ne ferme pas la porte à la possibilité de trouver d'autres réponses. Cependant, je ne veux ni créer d'illusions ni donner l'impression que j'aurai, moi, des réponses que mon prédécesseur n'avait pas. Comme je le disais, j'ai rencontré M. Lawless et je le reverrai bientôt. J'ai l'intention de réévaluer la situation afin de voir s'il y a d'autres possibilités que celles qui ont été choisies. Mais encore une fois, je vous dis que je serai surpris que ce soit le cas.

Encore une fois, au stade où j'en suis, il est toujours possible d'essayer de trouver des réponses, mais celle qui a été choisie est peut-être la seule qui existe.

M. Robichaud: J'apprécie votre réponse. Comme vous, je ne voudrais pas créer l'illusion qu'on va tout renverser à un moment donné. Cependant, il demeure que les décisions qui ont été prises n'étaient certainement pas à l'avantage de ma région. Je crois qu'on a manqué une bonne occasion, peu importe qui l'a manquée. Il y a eu perte d'emplois et les gens sont chez eux à ne rien faire. Il y en a quelque 300 qui recevront un plein salaire pour ne rien faire du tout. Je dois dire que ces travailleurs ne sont pas heureux d'être chez eux à se tourner les pouces. Ils sont beaucoup plus industriels que cela.

Je vous remercie. Je crois sincèrement que vous étudierez la situation et j'espère qu'on pourra récupérer certains emplois ou peut-être en obtenir d'autres.

The Chairman: Mr. Robichaud, before you go on, I am going to call on Mr. Cochrane for a supplementary on that same matter.

Mr. Cochrane: I also want my understanding of what you said to be very clear, because one thing we do not need in our community now is any false hope. We have to realize that what has happened has happened and we have to go on and do something about it. As long as people believe there is a possibility the minister may turn something around, we are not going to see other companies taking a serious look at that facility until they know it is readily available. My understanding of it is that you are reviewing it, but you do not see a great deal of hope about turning it around.

Mr. Bouchard: Exactly, Dennis. It would be really dishonest to give people what you call, and rightly, false hopes. However, sometimes when the dust is settled after some time we see the things differently. It is not because we have a new minister; it is just because we have perhaps

[Traduction]

number of jobs. We see that today. Locomotives will be manufactured in the United States whereas they could have been manufactured in Canada, in New Brunswick. I am not making this up; those are the facts. That could have been done. Could other types of decision have been made? It is always easy in hindsight to say that such-and-such a decision should have been made. However, I think that a wonderful opportunity to save the situation was missed.

At this stage, I am not closing the door on other solutions. However, I do not want to raise any false hopes nor give the impression that I will have answers that my predecessor did not have. As I said earlier, I met with Mr. Lawless and I will be seeing him again soon. I intend to re-evaluate the situation in order to see if there are other possibilities than those that were chosen. But again, I must say I would be surprised if there were.

At the stage where I am at, it is always possible to try and find answers, but the solution that was chosen may have been the only one possible.

Mr. Robichaud: I appreciate your answer. Like you, I would not want to create the illusion that the decision will be reversed any time now. However, the fact remains that the decisions that were taken were certainly not to the advantage of my region. I think that a good opportunity was missed, regardless of who missed it. Jobs were lost and people are at home doing nothing. There are about 300 people who will receive full wages to do nothing at all. I must say that these workers are not pleased to be staying home twiddling their thumbs. They are a lot more industrious than that.

Thank you. I sincerely believe that you will examine the situation and I hope that some jobs can be saved or perhaps others created.

Le président: Monsieur Robichaud, avant de vous laisser continuer, je vais permettre une question supplémentaire de la part de M. Cochrane à ce sujet.

M. Cochrane: Je veux également comprendre très bien ce que vous avez dit, car la dernière chose dont notre région a besoin ce sont de faux espoirs. Nous devons réaliser que ce qui s'est produit s'est produit et que nous devons continuer de là et faire quelque chose. Tant que les gens croiront qu'il y a une possibilité que le ministre renverse la décision, les autres compagnies n'examineront pas ces installations de façon sérieuse avant de savoir si elles sont bel et bien disponibles. Si je comprends bien, vous êtes en train de revoir la situation, mais vous n'entrez pas grand espoir de renverser la décision.

M. Bouchard: C'est exact, Dennis. Ce serait vraiment malhonnête de donner aux gens ce que vous appelez, justement, de faux espoirs. Cependant, il arrive parfois qu'on voie la situation d'un autre oeil lorsque les choses redeviennent calmes. Ce n'est pas parce que nous avons

[Text]

another way of seeing what happened one or two years ago.

[Translation]

un nouveau ministre; c'est simplement que nous avons une nouvelle façon de voir ce qui s'est produit il y a un an ou deux.

• 1020

First I want to say that we admit that any Crown corporation—like CN, VIA, Air Canada, and so on—has the obligation and the right, I would say, to deal in the same way, when we are such a huge commercial market, as does the private sector; in other words, when the private sector has, unfortunately, also to lay people off or to change the target or the orientation of the company.

When you have a company like CN, of course they have social obligations, but the first social obligation is that the company continue to live and to give the services for which it was created. For that reason, I believe we always have to keep in mind that those operations have to be done as CN has to deal with the reality of 1988. But at the same time, I want to keep in mind perhaps the possibility of taking another look to see if we could do something that people do not expect anyway at present. Once again, I will meet again with Mr. Lawless.

I want to go a little further than I have so far, if I have time, because I just touched on the issues. I would like to take another look, but it will not have as a consequence creating false hopes in the people of Moncton.

Mr. Cochrane: I am certainly encouraged by your point of view. There may be something different or something that, as you say, people do not expect that perhaps could be done, and I would certainly support that.

When the final contract was given to GE—which I found was very interesting, because people kept saying that this was not really going to happen and so on, and everyone tried to unload blame from themselves when they rejected what was a good deal and what presented itself as a very good compromise for the Moncton situation—just before the contract was given to GE, was there any discussion with them about coming back and revisiting the situation in Moncton, where maybe the unions now would have finally got the drift that their jobs were on the way out and that there was a chance for some hope and a chance to get into a manufacturing operation in the rail sector and provide a second manufacturer within Canada that is very much needed? Was any thought given to going back and asking them—

Mr. Bouchard: Not to my knowledge, but I do not know if it was done. The file was closed and there was not any other discussion with GE about the possibility to come back or to come to Moncton.

Mr. Cochrane: That could be an avenue, when you are thinking it over, that you might look at, because I am sure that a lot of people now realize that some of the

Tout d'abord, je voudrais dire que toute société de la Couronne, comme le CN, VIA Rail, Air Canada, etc., a l'obligation et même le droit, selon moi, d'agir de la même façon que le secteur privé, étant donné que nous sommes un énorme marché commercial; autrement dit, lorsque, malheureusement, le secteur privé doit également mettre à pied du personnel ou modifier ses objectifs ou son orientation.

Prenez par exemple une compagnie comme le CN. Bien sûr, ses dirigeants ont des obligations sociales, mais leur première obligation sociale est de voir à ce que la compagnie survive et qu'elle procure les services pour lesquels elle a été créée. C'est pourquoi, je crois, nous devons toujours nous souvenir que ces opérations doivent se faire puisque le CN doit faire face à la réalité de 1988. Mais en même temps, je ne veux pas perdre de vue la possibilité de réexaminer la situation afin de voir si nous pourrions faire quelque chose auquel les gens ne s'attendent pas de toute façon. Encore une fois, je compte rencontrer M. Lawless à nouveau.

Je voudrais aller un peu plus loin que je ne l'ai fait jusqu'à maintenant, si j'ai le temps, car je n'ai fait qu'un bref survol de ces questions. Je voudrais y jeter un autre coup d'oeil, mais cela n'aura pas pour conséquence de créer de faux espoirs pour les gens de Moncton.

M. Cochrane: Votre point de vue m'encourage beaucoup. Il y a peut-être autre chose ou encore, comme vous le disiez, quelque chose auquel les gens ne s'attendent pas et on pourrait faire, et j'appuierais certainement toute initiative de ce genre.

Avant que le contrat définitif ne soit accordé à GE—ce que j'ai trouvé fort intéressant, parce que tout le monde s'évertuait à dire qu'il n'en était pas question et que tous essayaient de se disculper d'avoir rejeté ce qui était une bonne affaire et ce qui aurait été un très bon compromis pour la situation de Moncton—donc, juste avant que le contrat ne soit accordé à GE, dis-je, a-t-on discuté avec eux de la possibilité de revenir et de regarder à nouveau la situation de Moncton, où les syndicats auraient peut-être finalement compris que leurs emplois étaient menacés et qu'il y avait une chance, ou un certain espoir, une chance d'accéder à la fabrication dans le secteur ferroviaire et ainsi procurer au Canada ce second fabricant tant désiré? A-t-on pensé à retourner et leur demander. . .

M. Bouchard: Pas que je sache, mais je ne sais pas si on l'a fait. Le dossier était clos, et il n'y a pas eu d'autres discussions avec GE sur la possibilité de revenir ou d'aller à Moncton.

M. Cochrane: Quand on y pense, voilà une solution que nous devrions envisager, car je crois que beaucoup de gens réalisent maintenant que certaines personnes les ont

[Texte]

misleading things they were given by a number of people, mainly union leadership, as to how much clout they had and what was going to happen, did not work out and that they passed by an opportunity. When you are kind of looking it over again, there may be an opportunity to do something with General Electric, and I am sure the attitude will be considerably different from that of some pretty rank unionists in the past.

Mr. Bouchard: If I were to tell you yes, then it could be what we call a false hope.

Mr. Cochrane: Yes. I just wanted to suggest that as one possibility.

M. Robichaud: Monsieur le ministre, lorsque vous avez répondu à ma première question, vous avez employé le mot «rentabilité». À la page 4 de votre déclaration, je vois deux fois le mot «rentable»: «de créer un réseau de transport efficace, rentable et bien adapté» et, en parlant de la concurrence, des «services de transport rentables et efficaces». Quand on parle de la privatisation d'Air Canada, on parle encore d'un service aérien efficace et rentable.

Quand je vois toutes ces allusions à la rentabilité, cela m'inquiète un peu. Bien sûr, Air Canada existe depuis 51 ans. Depuis ce temps, Air Canada offre ses services partout au pays. Même si, dans certains cas, la rentabilité n'était pas au niveau désiré, on voulait s'assurer que toutes les régions de ce pays soient bien desservies afin que les gens, partout au Canada, aient accès à des services adaptés à leurs besoins. On passait parfois outre à cette rentabilité. On parle maintenant de la privatisation d'Air Canada. Nous avons là un outil, d'ailleurs le seul outil dans le domaine aérien, pour desservir toutes les régions, et nous allons nous en départir. Nous serons guidés par les forces du marché et par la notion de services rentables.

• 1025

Ne voyez-vous pas là un certain danger pour les régions du Canada, non pas pour les endroits où il y a une concentration de population suffisante pour qu'il y ait un service rentable, mais pour les régions? Cela m'inquiète.

M. Bouchard: Je m'étonne que vous sembliez utiliser le mot «rentabilité» avec beaucoup de réticence. Je ne suis pas d'accord avec vous. Je ne sais pas si je vous interprète mal, mais vous donnez l'impression que le fait d'être rentable peut être en soi un obstacle.

M. Robichaud: Non, ce n'est pas ce que je veux dire.

M. Bouchard: Au même titre que la qualité des services, la rentabilité de l'entreprise qui les fournit est une chose qu'on doit prendre de plus en plus en considération, particulièrement au niveau des sociétés de la Couronne, mais aussi à celui des sociétés que nous devons privatiser.

Passer outre à la rentabilité—je reprends l'expression que vous avez utilisée—, c'est très inquiétant. Dans le

[Traduction]

induits en erreur, notamment parmi les dirigeants syndicaux, concernant le pouvoir qu'ils avaient et ce qui allait se passer. Lorsque ces promesses ou prévisions ne se sont pas réalisées, ils ont compris qu'ils avaient manqué une bonne occasion. Lorsqu'on réexamine en quelque sorte cette situation, il serait peut-être possible de faire quelque chose avec General Electric, et je suis sûr que l'attitude sera sensiblement différente de ce qu'elle était parmi certains militants syndicaux par le passé.

M. Bouchard: Si je vous disais oui, je ne vous donnerais que ce qu'on appelle de faux espoirs.

M. Cochrane: Oui. Je voulais simplement en faire la suggestion.

Mr. Robichaud: Mr. Minister, when you answered my last question, you used the word "rentabilité", cost-effectiveness. On page 4 of the French version of your statement, I see the word "rentable" twice: "de créer un réseau de transport efficace, rentable et bien adapté" and, when speaking about competition, "des services de transport rentables et efficaces". When we talk about the privatization of Air Canada, we are again talking about an efficient and cost-effective airline.

I am a bit worried when I see all these references to cost-effectiveness. Of course, Air Canada has been around for 51 years now. During that time, the airline has been offering its services across the country. But even though their cost-effectiveness was not always what they might have wished, there was a desire to ensure that all parts of the country are well served so that people everywhere in Canada would have access to services which were well adapted to their needs. Sometimes, cost-effectiveness was disregarded. There is now talk of privatizing Air Canada. This was a tool, in fact, our only tool in the airlines field, to serve all regions, and we are going to get rid of it. We will be guided by market forces and by the notion of cost-effective service.

Do you not see some danger here for some regions of Canada, not for places where there is a sufficient population density to make it profitable, but for the regions? This worries me.

Mr. Bouchard: I am surprised that you seem to use the word "rentabilité" with so much reticence. I do not agree with you. Perhaps I misunderstood you, but you are giving me the impression that cost-effectiveness can, in itself, be an obstacle.

Mr. Robichaud: No, that is not what I mean.

Mr. Bouchard: Like quality of service, the cost-effectiveness of the companies providing those services must increasingly be taken into consideration, particularly in Crown corporations, but also in corporations that we must privatize.

To disregard cost-effectiveness—here I am using the expression you used earlier—is very worrisome. In the

[Text]

contexte commercial, dans le contexte des services inévitablement associés à une dimension de rentabilité, il est essentiel de tenir compte de cet élément. Il est contradictoire de penser que si on parle de rentabilité, la survie et la qualité des services aux citoyens seront inévitablement compromises. À mon avis, il n'y pas de relation entre les deux. En d'autres termes, une compagnie peut et doit être rentable pour pouvoir offrir les services nécessaires.

Je pense que le Canadien National, comme Air Canada, comme VIA Rail ou comme n'importe quelle autre société, doit, à un moment ou l'autre, faire face à cette réalité comme l'entreprise privée, parce qu'elle fournit des services analogues, parce qu'elle paie les mêmes salaires. On s'est aperçu que les sociétés de la Couronne étaient souvent les entreprises gouvernementales qui assumaient, tant dans les provinces qu'au niveau du pays, le leadership au niveau des salaires et des conditions de travail. Donc, leur fardeau est au moins aussi lourd que celui de l'entreprise privée. Elles ont non seulement le besoin, mais l'obligation d'être rentables. Je pense qu'on se leurre quand on croit que le gouvernement sera toujours en mesure de fournir la compensation.

Dans le cas d'Air Canada, le vice-premier ministre a toujours été clair et je le suis autant que lui: il est nécessaire de permettre à la Société de vivre dans l'environnement dans lequel elle doit vivre, et qui est un environnement commercial. Air Canada n'est plus à l'époque où elle était seule, elle n'est plus à l'époque où elle devait seule fournir des services régionaux. On n'est jamais mieux servi que par soi-même. Dans ma propre région, où on avait à peu près aucun service, on en a trois, quatre ou cinq fois plus aujourd'hui. C'est vrai dans toutes les régions périphériques, et le service n'est pas nécessairement offert par Air Canada. C'est souvent l'entreprise privée qui offre le service. Par exemple, Canadien, en achetant Québecair, Nordair, etc. a réussi à se brancher à ces réseaux.

Encore une fois, je pense que la rentabilité est essentielle. Quant aux services, je suis assuré d'une chose. Je suis assuré que les régions seront mieux servies sur une base commerciale, parce que celle-ci existe pour Air Canada comme pour les autres. On ne peut pas nier qu'Air Canada est aujourd'hui une société commerciale dont les objectifs nationaux sont devenus très minces, comme plusieurs journalistes l'ont dit. On ne peut pas prétendre qu'Air Canada, aujourd'hui, est la Société qui nous permet d'avoir des services régionaux. Je n'ai pas vu ce dossier-là depuis longtemps, mais si je me rappelle bien, selon la Loi sur les transports—du moins c'était là, et je ne sais pas si cela a été gardé dans le projet de loi—, le gouvernement se réserve le droit de subventionner certaines entreprises pour offrir des services dans certaines régions où l'Office national des transports juge qu'il n'y a pas de service.

[Translation]

commercial context, when you're talking about services that are inevitably seen in a context of cost-effectiveness, it is essential that this factor be taken into account. Why should there be any contradiction between cost-effectiveness and the survival and the quality of services to citizens? In my opinion, there is no relation between the two. In other words, a company can and should be cost-effective in order to be able to offer the services required.

I think that Canadian National, like Air Canada, VIA Rail or any other corporation, must face this reality as private enterprise does, because it provides analogous services and pays the same salaries. We have seen Crown corporations lead the way in terms of salaries and working conditions, both provincially and nationally. Therefore, their burden is at least as heavy as that of private enterprises. They not only have the need, but the obligation to be cost effective. I think it is a mistake to believe that the government will always be able to provide compensation.

In the case of Air Canada, the Deputy Prime Minister has always made one thing clear, and I shall too: we must let the corporation live in its own element, which is a commercial environment. Air Canada is no longer alone, it is no longer the only airline to provide regional service. If you want something done, do it yourself. In my own region, where at one time there was just about no service, we now have three, four, or even five times more today. That is true of all peripheral regions, and the service is not necessarily provided by Air Canada. It is often private enterprise that offers the service. For example, by purchasing Québecair, Nordair and so on, Canadian Airlines has taken over their networks.

Once again, I believe that cost-effectiveness is essential. With regard to services, I am sure of one thing: the regions will be better served on a commercial basis, because business is business, for Air Canada the same as for the others. It cannot be denied that today, Air Canada is a commercial corporation whose national objectives have become rather slim, as many journalists have pointed out. One cannot claim that, today, Air Canada is the main regional carrier. I have not dealt with this dossier in some time, but if I remember correctly, according to the National Transportation Act—at least it was there, I do not know if this was retained in the bill—the government reserves the right to subsidize certain companies to provide service in regions where the national transportation agency deems that there is no service.

[Texte]

[Traduction]

• 1030

Il est vrai que, pendant 45 ou 50 ans, le rôle d'Air Canada a été celui que vous décrivez, mais Air Canada vit aujourd'hui dans un environnement qui l'oblige à jouer les mêmes cartes que Canadien, Wardair ou toute autre compagnie. Monsieur Robichaud, j'ai toujours dit ce que je pensais et je vais continuer à le faire. Autrement, on se réserverait un autre VIA Rail: une société qui doit donner des services aux Canadiens mais à qui on n'a pas donné l'équipement nécessaire pour le faire, qui reçoit des subventions de l'ordre de 400 à 500 millions de dollars par année et qui se bat depuis des années devant un problème d'équipement qui ne répond pas aux besoins et qui n'est pas à la mesure du service qu'elle est tenue de donner en tant que Société.

Donc, c'est un facteur qu'on doit prendre en considération. L'absence de problèmes de rentabilité va permettre de maintenir les services. Je n'ai aucune crainte quant aux services régionaux offerts, et par Air Canada, et par les autres compagnies qui sont déjà privatisées.

The Chairman: We like you to say what you think. The question was short, but it was an important question on something—

Mr. Benjamin: It was hard to figure out what he was thinking.

The Chairman: It was a very good answer, but we hope you continue to say what you think, Mr. Minister. Unless you want a little supplementary to clarify a point on what the response was, I am switching to Mr. Benjamin right now.

Mr. Robichaud: I will come back. I will think it over.

The Chairman: We will now have very short, succinct questions—and again short, succinct answers—from our very experienced colleague from Regina West.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, would you say it is a fundamental requirement or rule for people who are on a board of directors to represent the interests of the shareholders they represent? Would you say that is pretty well a hard-and-fast rule?

Mr. Bouchard: I think the Deputy Prime Minister asked your question at the House about this issue many, many, times. I could not have any other kind of answer. I said, and I repeat, that Air Canada is a commercial corporation, and we cannot change that reality. Air Canada has to keep in mind that everything has to be done for the development and progress of this corporation. Whatever kind of shareholding you have, it would represent the same thing.

I cannot agree with you, not referring to what you say today, but what you said in the House. I agree that everything should be done in the interests of the corporation, which at the present time is Air Canada, even if the government gives permission to vote its share as a minority or as the people who have 45% wish.

True, for 45 or 50 years Air Canada's role was as you have described, but today Air Canada is living in an environment where it has to play the same cards as Canadian, Wardair or any other company. Mr. Robichaud, I have always said what I think and I will continue doing so. Otherwise, we would be letting ourselves in for another VIA Rail: a company that was to provide service to Canadians but, since we did not give it the equipment necessary, is being subsidized to the tune of \$400 million or \$500 million a year and has been faced, for years, with a problem of worn-out equipment unsuited to the service it has to give as a corporation.

So that is a factor that we must consider. The absence of viability problems will keep the planes flying. I have no fears concerning the regional services offered either by Air Canada or by the other companies that are already privatized.

Le président: Nous aimons vous entendre dire ce que vous pensez. La question était brève, mais c'était une question importante à propos de quelque chose. . .

M. Benjamin: C'était difficile de déchiffrer sa pensée.

Le président: C'était une très bonne réponse, mais nous espérons que vous continuerez de dire ce que vous pensez, monsieur le ministre. À moins que vous ne vouliez une petite question supplémentaire pour éclaircir un point de la réponse, je passe à M. Benjamin immédiatement.

M. Robichaud: Je reviendrai à la charge. J'y penserai.

Le président: Nous entendrons maintenant des questions courtes et précises suivies de réponses à l'avenant, questions émanant de notre réputé collègue de Regina-Ouest.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, à votre avis, serait-ce une exigence ou une règle fondamentale pour ceux qui siègent à un comité de direction que de faire valoir les intérêts des actionnaires qu'ils représentent? Diriez-vous qu'il s'agit là d'une règle à peu près immuable?

M. Bouchard: Je crois que le vice-premier ministre a posé cette même question en Chambre, à ce même propos, à maintes et maintes reprises. Je ne pourrais vous donner d'autre réponse. Je l'ai dit, et je le répète encore une fois, qu'Air Canada est une société commerciale et que nous ne pouvons changer cette réalité. Air Canada doit toujours avoir présent à l'esprit que tout doit se faire pour assurer le développement et le progrès de cette société. Quel que soit le genre d'actionnariat, cela représenterait la même chose.

Je ne peux être d'accord avec vous, c'est-à-dire pas avec ce que vous dites aujourd'hui, mais avec ce que vous avez dit en Chambre. Je suis d'accord que tout devrait se faire dans les intérêts de cette société qui, à l'heure actuelle, est Air Canada, même si le gouvernement donne la permission de voter sa part des actions comme minorité

[Text]

Everything has to be done in the interests of the corporation and at that time in the interests of Canadians.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is not a case of maybe. The minister, Mr. Mazankowski, said: "The government will instruct the chairman of Air Canada's board of directors to vote its shares"—by the way, it is not the government's shares, it is the taxpayers' shares—"in accordance with the majority of the public shareholders"; e.g., the private shareholders. If you were to try this in a private corporation, you would get fired.

Here you have a director representing the majority shareholders instructed in advance to vote with the minority shareholders. Now, if that is not half-baked and hare-brained, I have never seen anything as bad. If you were to mention doing something like that in private corporations on the Toronto Stock Exchange, they would laugh you out of town, and you would not get very far in the stock exchange either.

• 1035

Now, Air Canada's management could decide that they want to abandon certain routes, or they want to close down a maintenance centre, whatever. This is not in the interests of all the taxpayers of Canada. The minority shareholders say yes. The majority shareholders' representative is required to say yes as well. That is what you have in this so-called privatization.

When the committee was in England last fall, it found out that the Thatcher government, in its privatization program, kept what is called a golden share. That one share, which is retained by the British government, can override all the other shareholders. In other words, the British government kept control of British Airways. Here, you are giving away all the interests of the taxpayers who are the shareholders.

Mr. Bouchard: You asked that question many times to the minister responsible for privatization. I am very pleased that you used Mrs. Thatcher as an example. This is not usual with you and your party, but I believe that in this case it is because it goes with your example. You gave a picture of a situation where we close the the maintenance centre in Winnipeg and so on.

Mr. Benjamin: I did not mention Winnipeg.

Mr. Bouchard: No, you did not say Winnipeg, but of course you had Toronto or Montreal in mind.

Mr. Benjamin: Certainly.

Mr. Bouchard: I could say today you will have the right to manage your company.

Mr. Benjamin: They already have that.

[Translation]

ou comme le désirent les gens qui détiennent 45 p. 100. Tout doit se faire dans les intérêts de la Société et, en même temps, dans les intérêts de tous les Canadiens.

M. Benjamin: Monsieur le président, il ne s'agit pas d'un peut-être. Le ministre, M. Mazankowski, a dit: «Le gouvernement instruira le président du Comité de direction d'Air Canada de voter». . . en passant, il ne s'agit pas des actions du gouvernement mais des actions du contribuable. . . «dans le sens de la majorité des détenteurs d'actions vendues au public»; c'est-à-dire, les actionnaires privés. Quelqu'un qui essaierait cette petite manigance dans le secteur privé se ferait mettre à la porte.

Voilà que nous avons un directeur représentant les actionnaires majoritaires à qui on a dit à l'avance de voter dans le même sens que les actionnaires minoritaires. Si ce n'est pas là le projet le plus bâclé et insensé. . . Bref, je n'ai jamais rien vu d'aussi moche. Si vous deviez jamais proposer une telle mesure pour une société privée inscrite à la Bourse de Toronto, je ne donnerais pas cher de votre réputation à Toronto et encore moins à la Bourse.

La direction d'Air Canada pourrait pencher en faveur de l'abandon de certains circuits ou de la fermeture d'un centre d'entretien ou autre chose. Voilà qui n'est pas dans les intérêts de tous les contribuables canadiens. Les actionnaires minoritaires disent oui. Le représentant des actionnaires majoritaires doit aussi dire oui. Voilà ce que donne cette soi-disant privatisation.

Quand le Comité a visité l'Angleterre l'automne dernier, on a découvert que le gouvernement Thatcher, dans son programme de privatisation, avait gardé ce qu'il est convenu d'appeler une action dorée. Cette action unique, que tient en main le gouvernement britannique, peut l'emporter sur tous les autres actionnaires. En d'autres termes, le gouvernement britannique a bien gardé la mainmise sur British Airways. Ici, vous laissez sans protection tous les intérêts de ces actionnaires que sont les contribuables.

M. Bouchard: Vous avez maintes fois posé cette question au ministre responsable de la privatisation. Je suis heureux que vous vous serviez de M^{me} Thatcher comme exemple. Ce n'est guère habituel pour vous ni votre parti, mais je crois que dans le cas présent c'est parce que cela sert bien votre argument. Vous nous décrivez une situation où nous fermerions le centre d'entretien à Winnipeg et ainsi de suite.

M. Benjamin: Je n'ai pas prononcé le mot de Winnipeg.

M. Bouchard: Non, vous n'avez pas dit Winnipeg, mais évidemment vous songiez à Toronto ou Montréal.

M. Benjamin: Absolument.

M. Bouchard: Je pourrais vous dire aujourd'hui que vous aurez le droit de gérer votre société.

M. Benjamin: Ils ont déjà ce droit.

[Texte]

Mr. Bouchard: The first time they have some problems in British Airways, do you think Mrs. Thatcher will intervene? I do not think so.

Mr. Benjamin: I did not say that either.

Mr. Bouchard: No, you did not say that, but the kind of question you asked. . . In other words, you would like to have all the safeguards to be sure that never will happen with Air Canada as a privatized company.

You referred to the stock exchange, and the rule of the financial world is to give the message that we will not, as government, intervene every day in the operations of Air Canada. I am more confident it will happen than you are. It is a prosperous company. I believe that we will be able to deal—even if we say that we will vote our shares the same way, the minority, majority, it is for Canadians.

Mr. Benjamin: This is nothing but a red herring that you are dragging across the. . . The board of directors of Air Canada has never worried about the detailed day-to-day operations, and that is not what I asked you. The board of directors does not interfere. That is the job of management.

Mr. Bouchard: Could I finish my answer?

Mr. Benjamin: Why would you want to tip your hand and instruct the chairman in advance? Why do you not wait? The representative of the shareholders—management wants to take a certain policy action. Then surely the people you have appointed to the board of directors will come to you and say here is what management wants to do; what are our instructions?

Mr. Bouchard: Mr. Chairman, it is exactly—

Mr. Benjamin: But you have always said you were going to instruct him in advance.

Mr. Bouchard: You want to have a privatization not privatized. I want to have a privatized company, where they will have the right to do what they believe they have to do as a privatized company. I do not say, Mr. Benjamin, that you agree with privatization. You do not. I say that in this concept of privatization you would like the government to act exactly as it would if it were a non-privatized company. We say that we could reach a kind of compromise. The government says we will privatize 45% of the shares, but at the same time we will tell the company that we will not intervene every time they have a decision to make. Otherwise, it does not mean anything when you talk about privatization in that way.

• 1040

Mr. Benjamin: Boy, even Mrs. Thatcher was not this dumb.

[Traduction]

M. Bouchard: Et au premier petit problème qu'ils auront à la British Airways, vous croyez que M^{me} Thatcher interviendra? Pas moi.

M. Benjamin: Je n'ai pas dit cela non plus.

M. Bouchard: Non, vous n'avez pas dit cela, mais le genre de question que vous avez posée. . . En d'autres termes, vous voudriez avoir toutes les garanties pour être sûr que cela ne se produira jamais chez un Air Canada privatisé.

Vous avez parlé de la Bourse, et la règle du milieu financier c'est de faire passer le message que jamais, en notre qualité de gouvernement, nous n'interviendrons quotidiennement dans le fonctionnement d'Air Canada. Je suis plus sûr que vous que cela se passera ainsi. C'est une compagnie prospère. Je crois que nous pourrions traiter. . . Même si nous disons que nos actions serviront à voter dans le même sens, la minorité, la majorité, c'est pour les Canadiens.

M. Benjamin: Vous essayez tout simplement de donner le change. Le conseil de direction d'Air Canada ne s'est jamais inquiété du fonctionnement détaillé au jour le jour et ce n'est pas la question que je vous ai posée. Le conseil de direction n'intervient pas à ce niveau. C'est là le travail des gestionnaires.

M. Bouchard: Je peux compléter ma réponse?

M. Benjamin: Pourquoi vouloir dévoiler votre jeu et instruire d'avance le président? Pourquoi ne pas attendre? Le représentant des actionnaires—la direction—veut adopter telle politique. À ce moment-là, je suis sûr que les gens que vous avez nommés au conseil de direction viendront vous voir pour vous avertir de ce que veut faire la direction: «et quelles sont nos instructions»?

M. Bouchard: Monsieur le président, c'est exactement. . .

M. Benjamin: Mais vous avez toujours dit que vous l'instruiriez d'avance.

M. Bouchard: Vous voulez une privatisation non privatisée. Moi, je veux une société privatisée où ils auront le droit de faire ce qu'ils doivent faire en qualité de société privatisée. Je ne dis pas, monsieur Benjamin, que vous êtes d'accord avec la privatisation. Vous ne l'êtes pas. Je dis que d'après ce concept de privatisation, vous voudriez que le gouvernement agisse exactement comme s'il s'agissait d'une société non privatisée. Nous disons que nous pourrions en arriver à un certain compromis. Le gouvernement dit que nous privatiserons 45 p. 100 les actions, mais en même temps nous dirons à la société que nous n'interviendrons pas toutes les fois qu'il faut prendre une décision. Sinon, cela ne signifie rien de parler d'une telle privatisation.

M. Benjamin: Ça alors, même M^{me} Thatcher n'était pas aussi idiote.

[Text]

The Chairman: We let certain rhetorical flourishes go, both in questions and in answers. But when you throw out rhetorical flourishes like that, this minister is quite competent to come back. Therefore, do not appeal to the Chair to cut him off. We know that Madam Thatcher is not dumb. I must say I am awfully glad to see that you are behind her skirts.

Mr. Benjamin: She is not this dumb.

The Chairman: Mr. Robichaud.

M. Robichaud: Je n'ai qu'une question supplémentaire, monsieur Benjamin.

Mr. Benjamin: For all the good it will do.

M. Robichaud: J'ai maintes fois entendu dire que le gouvernement et le ministre n'intervenaient pas dans les décisions importantes de toutes les sociétés de la Couronne. Je l'ai entendu dire 1,000 fois dans le cas du CN. Mais en même temps, vous nous dites: On donne au président l'instruction de voter comme la majorité de la minorité. Je ne comprends plus.

M. Bouchard: J'ai parlé de la différence entre la privatisation et une société d'État. Je pense que tout le monde comprend. Aujourd'hui déjà, le gouvernement n'intervient pas, et il a raison, dans les opérations quotidiennes de la société en termes de choix de ceci ou de cela. Cependant, on ne retrouve pas du tout le même esprit, tant dans le monde des gens qui auront à se porter acquéreurs des actions d'une société comme Air Canada que dans celui de ceux qui s'intéresseront simplement à la Société. Ce n'est pas du tout la même approche que lorsqu'on dit: Comme nous gardons 55 p. 100 des actions, nous restons majoritaires; nous gardons donc, concernant l'orientation et l'avenir de la société et ses choix multiples, le droit d'intervenir constamment. Nous parlons de l'action qui sera faite au niveau de la Société, mais il ne faut pas oublier la nature de cette action. On dit que les actions seront mises à la disposition de certaines et peut-être de milliers de Canadiens; ce sont les personnes mêmes que nous représentons en tant que gouvernement. Ce ne sont pas d'autres Canadiens. Ce sont les employés de la Société. Je dis que nous allons demander qu'on vote en fonction du vote de ces milliers de Canadiens qui détiendront également des actions. M. Benjamin semblait dire qu'on aurait des intentions diaboliques.

Il y a, dans le monde de la gestion des entreprises, un processus qui repose sur la confiance. Le gouvernement n'interviendra pas constamment dans la gestion de l'entreprise. Je ne pense pas que l'on gère nécessairement GM de la même façon qu'on gère une société d'État, dans le sens où les priorités gouvernementales. . . Je vous ai donné l'exemple de VIA Rail tout à l'heure. Il n'a pas été dans les priorités des gouvernements précédents de renouveler la flotte ou l'équipement de VIA Rail. Pour quelle raison? Je pense qu'on n'a pas à y mettre notre nez. Était-ce une question de finance, etc.? La chose est là. Dans le cas d'Air Canada, nous voulons que ce soit évité.

[Translation]

Le président: Nous laissons passer certaines fleurs de la rhétorique, qu'il s'agisse de questions ou de réponses. Lorsque vous lui lancez un tel bouquet, cependant, le ministre a tous les droits de réplique. Ne demandez donc pas au président de lui couper la parole. Nous savons que M^{me} Thatcher n'est pas idiote. Je dois dire que je me réjouis de vous voir cacher derrière ses jupons.

M. Benjamin: Elle n'est pas idiote à ce point.

Le président: Monsieur Robichaud.

Mr. Robichaud: I only have a supplementary, Mr. Benjamin.

M. Benjamin: Pour tout le bien que ça va faire.

Mr. Robichaud: I have often heard tell that the government and the Minister did not interfere in the important decisions made by all Crown corporations. I have heard that one a thousand times about the CN. At the same time, however, you are saying: we are giving the chairman instructions to vote with the majority of the minority. I just do not understand.

Mr. Bouchard: I was talking about the difference between privatization and a Crown corporation. I think everyone understands. Even today, the government does not interfere, and quite rightly so, in the daily operations of the corporation in terms of choosing this or that. However, you do not find the same spirit at all, whether in the ranks of those who will be buying shares of a corporation like Air Canada or in the ranks of those who are simply interested in the company. It is not at all the same approach as when you say: As we are keeping 55% of the shares, we remain the majority shareholder; so in the area of the orientation and future of the company and the multiple choices it has to make, we will retain the right to intervene all the time. We are talking about the action the corporation may take, but we should not forget what the nature of this action is. We are saying that the shares will be made available to hundreds and maybe even thousands of Canadians; these are the same people we represent as a government. It is not other Canadians, it is the employees of the corporation. I am saying that we are going to ask that they vote keeping in mind the votes of those thousands of Canadians that will also be holding shares. Mr. Benjamin seems to be saying that we have diabolical intentions.

In the world of business management, there is a process founded on trust. The government will not constantly interfere in the management of the business. I do not think that you necessarily manage GM the same way you manage a Crown corporation, in the sense that government priorities. . . I was giving you the example of Via Rail before. It was not a priority for preceding governments to renew VIA Rail's fleet or equipment. Why? I do not think we should be poking around in that. Was it a question of funding and so forth? Well, what's done is done. In Air Canada's case, we want to avoid that. That is why we are talking privatization. I know that that

[Texte]

C'est pourquoi nous parlons de privatisation. Je sais que cette chose-là peut paraître a priori un peu répulsive, mais je pense qu'en réalité, cela ne présente pas de problème.

Mr. Benjamin: Which aircraft is Air Canada going to buy?

Mr. Bouchard: I gave the same answer before the Manitoba elections.

Mr. Benjamin: You do not know.

Mr. Bouchard: You will realize that there was not any kind of relationship between them. Air Canada has to make up its mind. Air Canada has to make a decision about the renewal of its fleet. Air Canada has all the authority, except the acceptance of its corporate plan, to make its decision. There is no question for me to interfere. The decision of Air Canada on this—

Mr. Benjamin: Nobody is asking you to interfere in anything. I just asked you a straightforward question: which aircraft are they going to buy?

• 1045

The Chairman: You cannot have it both ways. You asked your questions the way you asked them, and he answered them. If he is not going to interfere, how the hell can he answer the question? It is an Air Canada decision. That is the clear inference from the answer.

Mr. Benjamin: Well, if he does not know, all he has to do is say so. I do not know. Do you know which they are going to buy?

Mr. Bouchard: Mr. Chairman, Mr. Benjamin asked the question he wanted to ask. I will answer the answer I want to answer. It is very clear. If he has 20 questions, I would have 20 answers—but they will be my answers.

Mr. Benjamin: No matter what aircraft Air Canada buys, in the public interest, will all of the maintenance and repair facilities at the three main locations be capable to do repair and maintenance work on whatever aircraft Air Canada buys?

Mr. Bouchard: Air Canada said with regard to that issue that they do not see any closing or any problem with the maintenance centres in Montreal, Winnipeg, and Toronto. I do not have today any reason to believe that the kind of aircraft they will purchase could change anything in terms of the maintenance centres of Air Canada.

Mr. Benjamin: I might as well give up on that one. Let us move to the Pearson International. There is certainly a need for another terminal, but there is also an equivalent need for another runway. For example, on my return trip from Regina last weekend, because of the direction of the wind, all the aircraft were circling over Toronto for 20 to 30 minutes because they could only use one runway.

[Traduction]

may seem a bit repulsive at the outset, but I think that, in reality, it presents no problem.

M. Benjamin: Et quel appareil Air Canada achètera-t-il?

M. Bouchard: Je vous ai donné la réponse avant l'élection au Manitoba.

M. Benjamin: Vous ne le savez pas.

M. Bouchard: Vous vous rendrez compte qu'il n'y a absolument aucune relation entre ces deux choses. Air Canada doit se décider. Air Canada doit prendre la décision à propos du renouvellement de son matériel. Air Canada a toute autorité, sauf l'acceptation de son plan intégré, pour prendre ses décisions. Il n'est pas question que j'intervienne. La décision d'Air Canada à ce propos...

M. Benjamin: Personne ne vous demande d'intervenir où que ce soit. J'ai posé une question simple et directe: Quel appareil Air Canada va-t-il acheter?

Le président: Vous ne pouvez pas tout avoir. Vous avez posé vos questions comme vous les avez posées et il y a répondu. S'il n'entend pas intervenir, comment diable peut-il répondre à la question? La décision revient à Air Canada. C'est clairement ce qui se dégage de la réponse.

M. Benjamin: Eh bien, s'il ne le sait pas, il n'a qu'à le dire. Je ne sais pas. Savez-vous quel avion sera acheté?

M. Bouchard: Monsieur le président, M. Benjamin a posé la question qu'il désirait poser. Je donnerai la réponse que je voudrai donner. C'est très clair. S'il a 20 questions, j'aurai 20 réponses... mais ce seront mes propres réponses.

M. Benjamin: Peu importe l'appareil qu'Air Canada décidera d'acheter, dans l'intérêt public, est-ce que toutes les installations d'entretien et de réparation aux trois endroits principaux pourront faire l'entretien et les réparations sur quelque appareil que ce soit qu'Air Canada achète?

M. Bouchard: À ce propos, Air Canada a bien dit qu'il ne prévoyait ni fermeture ni problèmes aux centres d'entretien de Montréal, Winnipeg et Toronto. Je n'ai aucune raison de croire aujourd'hui que l'appareil acheté par la Société pourrait venir changer quoi que ce soit au niveau des centres d'entretien d'Air Canada.

M. Benjamin: Aussi bien d'abandonner cette poursuite. Passons à l'Aéroport international Pearson. On a certes besoin d'un nouvel édifice terminus, mais on a au moins autant besoin d'une nouvelle piste. Par exemple, lorsque je suis revenu de Regina la fin de semaine dernière, à cause d'où soufflait le vent, tous les appareils ont été obligés de tourner au-dessus de Toronto pendant 20 à

[Text]

Now, with increased volumes, and with Terminal 3 in place, there is going to be an even worse pile-up of aircraft in the air, which is inefficient and expensive and causes delays. What is the progress on another main runway for Pearson International?

Mr. Bouchard: I can tell you that it is going to be done; we have to take a look at that. There is some reluctance, you are aware, by people around the airport that we could have another runway for reasons we know—noise, pollution, and so on. Once again, I am not ready today to tell you that we will or will not. But you are right, it is something we will have to consider in light of the fact that we would have increasing traffic in Toronto, which is clear from the increase we had the last three years.

Mr. Benjamin: You are lengthening Terminal 2, I think 150 feet or 200 feet. I read a news release a few weeks ago from your predecessor. The one thing that struck us in the airports in Europe were the moving walkways. When you come in at gate 71 and you have to change to an aircraft at gate 85, that is a long walk. You watch people struggling with children and hand luggage and everything else that distance. In the extension of Terminal 2, is the department looking at installing a movable walkway for that distance on the extension, and at putting in a moving walkway in sections in the old part of the terminal too? Is that in the cards?

Mr. Bouchard: Yes, it is there.

Mr. Benjamin: Thank you, Minister.

Mr. G. Berigan (Associate Executive Director, International Airports Authority Group, Department of Transport): Mr. Chairman, that possibility has been looked at. The extension to Terminal 2 is such that the intention is to transfer specific sections of traffic from Terminal 1, to try to offload Terminal 1 until Terminal 3 is on stream. The intention of airport management is to try to group the sectors of traffic so that the interchange between one end of Terminal 2 and the other will not be required that frequently, but it is a long walk and that has been looked at. It is expensive. It is not included in the present program.

• 1050

Mr. Benjamin: What is in the moneys for VIA Rail this year? How much of it is for refurbishing of passenger cars, the conversion from steam heat to electric heat; and how much has been spent in total on refurbishing passenger cars since 1977?

[Translation]

30 minutes parce qu'ils ne pouvaient se servir que d'une piste d'atterrissage. Maintenant, avec le nombre de vols qui augmente et la mise en service du terminus n° 3, les appareils vont faire la queue encore davantage avant de pouvoir atterrir, ce qui est inefficace et coûteux et cause des retards. Quels progrès réalise-t-on vers l'aménagement d'une autre piste principale à l'Aéroport international Pearson?

M. Bouchard: Je peux vous affirmer que cela se fera; il nous faut étudier la situation. Comme vous le savez, il y a une certaine réticence exprimée par ceux qui vivent près de l'aéroport quant à l'installation d'une autre piste pour les raisons que nous connaissons: bruit, pollution et ainsi de suite. Encore une fois, je ne suis pas prêt, aujourd'hui de vous dire si nous le ferons ou non. Mais vous avez raison, c'est quelque chose qu'il nous faut étudier à la lumière de ce que nous savons, c'est-à-dire qu'il y aura augmentation de cette circulation à Toronto, et c'est clair d'après l'augmentation que nous connaissons depuis les trois dernières années.

M. Benjamin: Vous rallongez le terminus n° 2, de 150 ou 200 pieds, me semble-t-il. J'ai vu un communiqué de presse de votre prédécesseur à ce sujet il y a quelques semaines. Une des choses qui nous a frappés dans les aéroports européens, c'était le trottoir roulant. Lorsque vous arrivez à la porte 71 et que vous devez vous rendre à la porte 85 pour votre correspondance, c'est un très long trajet. On voit les gens qui se tiraillent avec leur marmaille tout en transportant leurs paquets et tout le reste sur cette distance. Dans le cadre du prolongement du terminus n° 2, le ministère a-t-il pensé à installer un trottoir roulant dans ce prolongement, et à en installer un aussi dans la vieille partie de l'édifice? Est-ce dans les possibilités?

M. Bouchard: Oui, en effet.

M. Benjamin: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

M. G. Berigan (directeur exécutif associé, groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports): Monsieur le président, on a étudié cette possibilité. Le prolongement du terminus n° 2 est tel que notre intention est de renvoyer certains vols précis du terminus n° 1 pour essayer de décharger le terminus n° 1 jusqu'à ce qu'on puisse se servir du terminus n° 3. La direction de l'aéroport s'évertue à réduire au minimum la distance qu'auront à parcourir les voyageurs en transit, mais c'est une longue distance à parcourir à pied et nous avons étudié la question. C'est une solution qui coûte cher. Elle n'est pas comprise dans le programme actuel.

M. Benjamin: Que prévoit-on dans les crédits de VIA Rail cette année? Quel montant a-t-on prévu pour la modernisation des voitures, la conversion du chauffage à la vapeur au chauffage électrique; et quel est le total des montants qui ont été consacrés à la rénovation des voitures depuis 1977?

[Texte]

Mr. L. Ranger (Director, Passenger Policy and Programs, Surface Policy and Programs, Department of Transport): The Cabinet decided in May of last year to add to VIA's budget \$361 million over five years. Of that amount, approximately \$120 million is for refurbishing 190 cars. That is the modernization—

Mr. Benjamin: That is the conversion from steam heat to electric heat.

Mr. Ranger: That is correct.

Mr. Benjamin: It is mostly that.

Mr. Ranger: It is mostly that, but it also includes redoing the interiors of the cars.

Mr. Benjamin: Over the last 10 years, just a ballpark figure, how much has been spent refurbishing VIA Rail passenger cars?

Mr. Ranger: Substantial amounts; in the first years in the order of \$50 million a year. I would say between \$250 million and \$300 million.

Mr. Benjamin: I think you are on the low side. Then with the \$120 million this year for refurbishing, that is \$420 million in refurbishing. What was the price on the new cars that the consortium wanted?

Mr. Ranger: There were negotiations, which lasted over 18 months, between the consortium made up of Bombardier and UTDC, and the figure that was made public was in the order of \$4 million per car. This was substantially higher than VIA's estimates, and it was felt in the final analysis that we would not get value for money if we were to buy those cars.

Mr. Benjamin: I think that was the price for 130 new cars, was it not?

Mr. Ranger: The first order would have been in that order, yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, several years ago we got statistics from several sources that showed that with what VIA Rail would save in operating, repair and maintenance costs, you would recover the cost of new equipment in five to seven years. If it cost \$400 million to \$500 million for those new cars, that is the same amount as you have already spent refurbishing old cars.

Every year we continue to throw more good money after bad. I appreciate that you are stuck. You have to keep the darn trains running, and you had to put some money into refurbishing until you get new rolling stock, and the longer you wait the more it is going to cost. You need three years lead time before those new cars are on stream. By the time this refurbishing is finished, the price will have gone up on the new ones. You still have old equipment; all you have done is increased its life expectancy 10 years or 15 years. For a new car the life expectancy is 30 years to 40 years. It just seems to me to be a bad business and financial practice. If you were to

[Traduction]

M. L. Ranger (directeur, Politiques et programmes-voyageurs, Politique de surface et Programmes, ministère des Transports): Le Cabinet a décidé en mai dernier d'ajouter au budget de VIA 361 millions de dollars sur cinq ans. Sur ce total, 120 millions environ sont consacrés à la rénovation de 190 voitures. C'est la modernisation. . .

M. Benjamin: La conversion du chauffage à la vapeur au chauffage électrique.

M. Ranger: C'est juste.

M. Benjamin: C'est essentiellement cela.

M. Ranger: Essentiellement, mais il y a aussi la réfection de l'aménagement intérieur des wagons.

M. Benjamin: Au cours des 10 dernières années, en gros, combien a-t-on consacré à cette rénovation des voitures de voyageurs de VIA Rail?

M. Ranger: Des montants importants; les premières années, c'était de l'ordre de 50 millions par an. Disons de 250 millions de dollars à 300 millions de dollars.

M. Benjamin: Je pense que c'est un chiffre plutôt conservateur. Par conséquent, avec les 120 millions de dollars prévus pour cette année, cela donne 420 millions de dollars consacrés à la rénovation. Quel était le prix réclamé par le consortium pour les nouvelles voitures?

M. Ranger: Il y a eu des négociations qui ont duré plus de 18 mois entre le consortium composé de Bombardier et de l'UTDC, et le chiffre annoncé publiquement était de l'ordre de quatre millions de dollars par voiture. Ce chiffre dépassait largement les estimations de VIA et l'on a finalement estimé qu'il ne serait pas payant d'acheter ces voitures.

M. Benjamin: C'était le prix pour 130 voitures neuves, n'est-ce pas?

M. Ranger: Effectivement, c'était à peu près le chiffre prévu pour la première commande.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a quelques années, nous avons obtenu de diverses sources des statistiques montrant qu'avec les économies de fonctionnement, de réparations et d'entretien qu'elle pouvait réaliser, VIA Rail aurait pu amortir le coût du matériel neuf en cinq à sept ans. Si ces voitures neuves 400 millions de dollars ou 500 millions de dollars, c'est le montant que vous avez déjà dépensé pour rénover les anciennes.

Tous les ans, nous continuons à jeter de l'argent par les fenêtres. Je comprends bien que vous n'avez pas le choix. Il faut bien continuer à faire rouler ces fichus trains, et vous êtes bien obligé de continuer à rénover les vieilles voitures en attendant d'en avoir des neuves, et plus vous attendez, plus cela coûte cher. Vous avez besoin de trois ans pour mettre en service de nouvelles voitures. Le temps de terminer cette rénovation, le prix des neuves aura augmenté. Vous avez encore du vieux matériel; vous n'avez fait que prolonger la durée de vie de ce matériel de 10 ou 15 ans. La durée de vie prévue d'une voiture neuve est de 30 à 40 ans. Je trouve que financièrement et

[Text]

start up a business, Mr. Minister, and go to a bank and say that you need \$100 million and you are going to operate with old equipment, they would laugh you out of the bank; they would not lend you a nickel.

I was worried that they were going to be asking for \$6 million per car. But if it is \$4 million, that is not too bad. It just seems to me it is not a good policy decision. We are stuck now with their being refurbished, but why not order those cars immediately and get them on stream?

Mr. Bouchard: If you agree, I have not yet had time to take a really deep look at VIA, and I would like to postpone, if I can, this answer. But I will provide you with the answer personally.

Mr. Benjamin: Mr. Minister, I think you are the fifth minister since VIA Rail started, maybe the sixth—I cannot remember. They should have put a revolving door on your office. Are you going to be the hero and bring in a VIA Rail Canada act or not? Your five predecessors kept saying they were going to do it, and never did it.

• 1055

Mr. Angus: Soon.

The Chairman: Let him think about that answer, and perhaps when he next comes back. . .

Mr. Benjamin: What are you bailing him out for?

The Chairman: I am not bailing him out at all. But it has been around for so long. . . He will have a very considered answer when he comes back, I would expect.

Mr. Bouchard: I told Mr. Benjamin on VIA Rail, particularly with that kind of question, if we want to be a hero, we can pick a time. It is very heavy to be a hero, and I am not yet ready. That is why I am not yet ready to answer that question.

Mr. Taylor: Mr. Minister, I believe in 1982 we closed off the Alaska pipeline. We put everything on hold in 1982. What is the agency doing now? Is some work still being done? I see money is still being voted—not very much, but some. What is happening on the Northern Pipeline Agency? When the Hon. Mr. Lalonde started this when he was the minister, he gave an ironclad guarantee that this work was going to go ahead, had been arranged with the United States, and so on. But it was stopped in 1982, and I say for good reason. What is the agency doing? I am thinking about the policy on this agency.

Mr. Sinclair: The Northern Pipeline Agency continues in its existing posture as referred to by the member. It is still proceeding on the basis of its operations as you have described them. The responsibility for the agency, however, is I believe recommended to be moved from the

[Translation]

commerciallement, vous n'avez pas fait une bonne affaire. Si vous lanciez une entreprise, monsieur le ministre, et que vous alliez demander 100 millions de dollars à une banque en lui disant que vous allez vous servir de vieux matériel, vous vous feriez rire au nez et l'on ne vous prêterait pas un sou.

Je pensais qu'ils risquaient de demander six millions de dollars par an. Mais si c'est seulement quatre millions, ce n'est pas si mal. J'ai l'impression que vous n'avez pas pris une bonne décision politique. Nous sommes bien obligés maintenant de procéder à cette rénovation, mais pourquoi ne pas commander immédiatement ces voitures neuves et prévoir tout de suite leur introduction?

M. Bouchard: Si vous êtes d'accord, j'aimerais bien reporter ma réponse car je n'ai pas encore eu le temps d'approfondir la question de VIA. Je vous communiquerai personnellement ma réponse.

M. Benjamin: Monsieur le ministre, je crois que vous êtes le cinquième ministre en poste depuis la création de VIA Rail, peut-être le sixième, je ne me souviens pas. On aurait dû installer une porte à tambour à votre bureau. Allez-vous être le héros qui va enfin présenter une loi sur VIA Rail Canada? Vos cinq prédécesseurs n'ont cessé de l'annoncer, et aucun ne l'a fait.

M. Angus: Bientôt.

Le président: Laissons-le réfléchir à sa réponse, et peut-être s'il revient. . .

M. Benjamin: Pourquoi le tirez-vous d'affaire?

Le président: Loin de moi cette idée. Mais la question se pose depuis tellement longtemps. . . J'imagine qu'il aura une réponse mûrement réfléchie lorsqu'il reviendra.

M. Bouchard: J'ai dit à M. Benjamin à propos de VIA Rail qu'en particulier avec ce genre de question, si l'on veut jouer les héros, il faut choisir le moment. Ce n'est pas facile d'être un héros, et je ne suis pas encore prêt. C'est pourquoi je ne suis pas encore prêt à répondre à cette question.

M. Taylor: Monsieur le ministre, je crois qu'en 1982, nous avons fermé le pipeline de l'Alaska. Nous avons tout mis en veilleuse en 1982. Que fait maintenant l'Administration? Fait-on encore quelque chose? Je vois que l'on prévoit encore des crédits, pas grand-chose, mais un peu. Que devient l'Administration du pipeline du Nord? Quand M. Lalonde a déclenché cette entreprise quand il était ministre, il a affirmé catégoriquement que cela allait marcher, que l'on avait pris des dispositions avec les États-Unis etc. Mais on a tout arrêté en 1982, à juste titre à mon avis. Que fait maintenant l'Administration? Je pense à sa politique.

M. Sinclair: L'Administration du pipeline du Nord demeure en place dans les conditions dont vient de parler le député. Elle continue à fonctionner de la façon que vous avez décrite. Je crois qu'il est toutefois recommandé de transférer la responsabilité de cette Administration du

[Texte]

Minister of Transport to the Minister for Privatization, the Deputy Prime Minister.

Mr. Taylor: I wonder if we could have a fuller answer, perhaps in writing to our clerk. Part of this line runs through my constituency. It seems to me nothing has been done on it now for four or five years, yet we have the agency, we are paying out money on wages. Could we have a report on what they are going to do, what they plan to do, and so on?

Mr. Bouchard: Yes, we will provide you, Mr. Taylor, with that report.

Mr. Taylor: The other point I have is the matter of moneys for highways and roads. I would like to know what the government policy really is. The federation of municipalities passed resolutions at its last convention asking the three levels of government to improve the road networks in towns, rural municipalities, cities, and so on, to advance the economy, industry, and so on. Is the government giving any consideration, first, to providing additional moneys for the expansion of the Trans-Canada Highway, where traffic warrants it or we need divided-lane highways and so on? Secondly, is it giving any consideration to the roads connecting with the Trans-Canada Highway through municipalities and towns and villages?

Mr. Bouchard: Somebody from the department will answer the question more completely. But we have some agreements with the different provinces. Normally we are dealing with a province, and I would be very surprised if there is any commitment or any kind of relationship with the municipalities. Normally we go through the province. I know it is something that is done in Alberta and in many other provinces. Normally those agreements are shared-cost 50-50 from Ottawa and from the province for all the provinces. In the case of Alberta, do we have a particular part of the agreement that could answer Mr. Taylor's question?

• 1100

Mr. Farquhar: The Yellowhead Highway agreement, which provides \$11 million basically on projects proposed by the provincial government.

Mr. Taylor: Fine. Could I ask one quick one in connection with free trade and transportation?

The Chairman: Are you going to get a quick answer?

Mr. Taylor: Maybe I had better leave this.

The Chairman: Yes, leave it. The Minister does have to leave and we understand that, in spite of that phone call. It was a most unique exercise and I hope it is not used as a precedent.

Mr. Bouchard: I am sorry to have disturbed you, Mr. Chairman.

[Traduction]

ministre des Transports au ministre de la Privatisation, le vice-premier ministre.

M. Taylor: Pourrions-nous avoir une réponse plus complète, peut-être par écrit, adressée à notre greffier? Cette canalisation passe par ma circonscription. J'ai l'impression que l'on n'y a pas touché depuis quatre ou cinq ans, mais pourtant nous avons une Administration et nous payons des traitements. Pourrions-nous avoir un rapport sur ce que font ces gens-là, ce qu'ils ont l'intention de faire, et ainsi de suite?

M. Bouchard: Oui, monsieur Taylor, nous vous communiquerons ces précisions.

M. Taylor: L'autre question qui me préoccupe, ce sont les crédits routiers. J'aimerais savoir exactement en quoi consiste la politique du gouvernement. Lors de son dernier congrès, la Fédération des municipalités a adopté des résolutions demandant aux trois niveaux de gouvernement d'améliorer les réseaux routiers des villes et des municipalités rurales, etc., pour faire progresser l'économie et l'industrie. Le gouvernement envisage-t-il premièrement de débloquer des crédits supplémentaires pour aménager la Transcanadienne aux endroits où c'est nécessaire à cause de la circulation, et aux endroits où il faut aménager deux chaussées séparées, par exemple? Deuxièmement, se préoccupe-t-il des routes de raccordement avec la Transcanadienne qui traversent des municipalités et des villages?

M. Bouchard: Un représentant du ministère vous répondra de façon plus complète, mais nous avons certains accords avec les provinces. Normalement, nous traitons avec les provinces, et je serais très étonné qu'il y ait un engagement ou un rapport quelconque avec les municipalités. Normalement, nous passons par les provinces. Je sais que cela se fait en Alberta et dans plusieurs autres provinces. En principe, les coûts seront partagés moitié-moitié par Ottawa et la province. Dans le cas de l'Alberta, avons-nous une partie quelconque de l'entente qui répondrait à la question de M. Taylor?

M. Farquhar: L'entente sur la route de Yellowhead, qui prévoit 11 millions de dollars pour des projets proposés par le gouvernement provincial.

M. Taylor: Bon. Pourrais-je poser une brève question à propos du libre-échange et des transports?

Le président: Avec une brève réponse?

M. Taylor: Je devrais peut-être laisser faire.

Le président: C'est cela. Le ministre doit partir et nous le comprenons, en dépit de cet appel téléphonique. Ce sont des circonstances un peu particulières et qui ne constitueront pas, je l'espère, un précédent.

M. Bouchard: Je suis désolé pour ce contre-temps, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Yes, it disturbed all of us, Mr. Minister. We know you have to leave now and that is too sad, but we look forward to your return. But you have these very good officials at the table, and if members wish to continue with the officials at least until 12 p.m. or even a little beyond, that may get us through some of the detailed questions on estimates. As I say, that is what we are here for. I am in the hands of the committee, but I think there is some inclination for that.

Mr. Benjamin: There are a number of policy matters yet that officials cannot answer. Is the Minister coming back this afternoon, or on another day?

The Chairman: No, he is not coming back this afternoon. We thought he was here until 1 p.m. initially, but he is not. Obviously he is going to have to come back another day, and we will make arrangements to get him back here. I know he is looking forward to it, and of course we are looking forward to it.

Mr. Benjamin: He will have done all his deep thought by then.

The Chairman: He will be meditating every night before he goes to bed, and when he shaves in the morning he will think about that question. He will see you in the mirror, and that will most likely send him back to bed.

Mr. Bouchard: The next time I will try to avoid a phone call.

The Chairman: Sir, the next time there is no phone call. You are important and the phone call is important, but we have too many bodies around this table. Anyway, we are glad you are here for a while.

Mr. Bouchard: I would not want you to lose your election the next time.

The Chairman: I understand some of the importance of these phone calls. To the person making the call, it is the most important thing since sliced bread, and it may be very important that you receive it, but sometimes there are different priorities as to what is the most important thing. Anyway, it was an interesting thing that you did, and only you could get away with it.

Mr. Minister, we will make arrangements with your office, and we look forward to seeing you again. Colleagues, we can take a two-minute break, or Mr. Gray can continue in the Chair, because I have to take a break for half a minute.

Mr. Cochrane: Phone call?

The Chairman: No, no phone call. Why do you not take the Chair and we will not break?

Mr. Bouchard: You have a phone call?

[Translation]

Le président: Nous en sommes tous désolés, monsieur le ministre. Nous savons que vous devez partir, et c'est bien dommage, mais nous espérons vous revoir bientôt. Quoi qu'il en soit, nous avons d'excellents hauts fonctionnaires ici, et si les députés veulent continuer à les interroger jusqu'à 12 heures au moins, ou même un peu plus tard, nous pourrions répondre à quelques-unes des questions détaillées sur le budget. Encore une fois, c'est pour cela que nous sommes ici. Je m'en remets au Comité, mais je pense que c'est ce que nous souhaitons faire.

M. Benjamin: Il y a des questions de politique sur lesquelles ces hauts fonctionnaires ne peuvent pas répondre. Le ministre va-t-il revenir cet après-midi ou un autre jour?

Le président: Pas cet après-midi. Nous pensions qu'il serait là jusqu'à 13 heures, mais ce n'est pas le cas. Il va évidemment devoir revenir un autre jour, et nous allons prendre les dispositions voulues. Je sais qu'il le souhaite, et nous aussi naturellement.

M. Benjamin: D'ici là, il aura eu le temps de bien réfléchir à toutes ces questions.

Le président: Il va y réfléchir tous les soirs avant d'aller se coucher et le matin encore en se rasant. Il vous verra dans son miroir, et cela suffira à le faire repartir se coucher.

M. Bouchard: La prochaine fois, j'essaierai de ne pas avoir d'appel téléphonique.

Le président: La prochaine fois, il n'y en aura pas. Vous êtes important et votre appel téléphonique est important, mais nous avons trop de personnes autour de cette table. Quoi qu'il en soit, nous sommes heureux que vous ayez pu être là quelques instants.

M. Bouchard: Je ne voudrais pas que vous soyez battu aux élections la prochaine fois.

Le président: Je comprends l'importance de ces appels. Pour la personne qui vous appelle, il n'y a pas plus important, et il est peut-être aussi important que vous répondiez à cette communication, mais parfois la notion d'importance varie selon les priorités. Quoi qu'il en soit, vous avez fait quelque chose d'intéressant, et vous seul pouviez vous en tirer comme cela.

Monsieur le ministre, nous allons prendre des dispositions avec votre cabinet, et nous espérons vous rencontrer de nouveau très bientôt. Chers collègues, nous allons prendre une pause de deux minutes, à moins que M. Gray ne me remplace, car je dois m'absenter 30 secondes.

M. Cochrane: Appel téléphonique?

Le président: Non. Pourquoi ne prenez-vous pas ma place, pour continuer sans interruption?

M. Bouchard: Vous avez un appel téléphonique?

[Texte]

The Chairman: You go.

Mr. Bouchard: I said one word, and you put me out because of that.

The Chairman: You told me you had to go. Do not destroy what little credibility the Chair has.

Mr. Bouchard: We will try to make some arrangements with your office, because I would like to explain to Mr. Benjamin what privatization means.

The Chairman: Yes. Shall we continue until 12 p.m.? We will try to get through this section, so the officials can make their plans.

Mr. Taylor: I wanted to raise another question. It is partly transportation, and whether or not the whole thing will develop in transportation or not, I do not know.

In Alberta, quite a few farmers from my constituency who have equipment go down into the United States to do farm work. In harvest time they take their combines down. In seeding time they take their discs and their seeders and so on down. They have been doing this for a number of years, and there has never been any difficulty in crossing the border because the Americans want them down there. It gives them a chance to have some income off their own farms.

• 1105

This year they were told when they were going down that the workers would have to be covered by workers compensation. So they went to the Alberta Workers' Compensation Board and the board said that it would cover them. So they have made that arrangement. They went back to the United States. Then they said that was fine, but now they had to be covered by the American compensation boards. So they went to the American compensation boards and they said oh, we do not cover you. In other words, these people are now being given the run-around.

With free trade coming on, this thing should be increased. It is a wonderful thing for our farmers. I wonder if you could possibly take a look at that and see if something can be done, because this only came up this year and it is very important to these farmers and it does involve the transportation back and forth.

Mr. Sinclair: We can willingly look into the situation and provide the best information available.

The Chairman: Colleagues, I wonder if we could just do a couple of short items of business, on which there have been consultations. The first item of business is—and I have consulted with the opposition—to have us deal with these Order in Council appointments, with the passage of the sort of motion we have passed before when we have had it but have made a collective conscious decision not to have the examination of the nominee so that gets the time clock running so that the person can

[Traduction]

Le président: Vous pouvez partir.

M. Bouchard: Je dis un mot, et vous me mettez dehors.

Le président: Vous m'avez dit que vous deviez partir. Ne remettez pas en question le peu de crédibilité qui reste à la présidence.

M. Bouchard: Nous allons essayer de prendre des dispositions avec votre bureau, car j'aimerais bien expliquer à M. Benjamin ce que signifie la privatisation.

Le président: Oui. Allons-nous continuer jusqu'à 12 heures? Nous allons essayer de faire le tour de cette section pour permettre aux fonctionnaires de prendre leurs dispositions.

M. Taylor: Je voulais poser une autre question. Il s'agit en partie des transports, mais je ne sais pas si toute ma question va finir par porter sur les transports.

En Alberta, de nombreux agriculteurs dans ma circonscription vont travailler aux États-Unis avec leur matériel. En période de récolte, ils y vont avec leurs moissonneuses batteuses. À l'époque des semailles, ils partent avec leurs charrues à disques et leurs semoirs, etc. Ils le font depuis des années, et ils n'ont jamais eu de problème à la frontière parce que les Américains ont besoin d'eux. Cela leur permet de déduire une partie des revenus de leurs propres fermes.

Cette année, on leur a dit qu'ils devaient être couverts par un régime d'indemnisation des accidents du travail. Ils se sont donc adressés à la Commission des accidents du travail de l'Alberta qui leur a répondu qu'elle pouvait les couvrir. Ils ont donc pris les dispositions voulues et sont repartis aux États-Unis. On leur a alors dit qu'ils devaient être couverts par les commissions américaines. Ils se sont donc adressés aux commissions américaines des accidents du travail qui leur ont répondu qu'elles ne pouvaient pas les couvrir. Autrement dit, on se renvoie la balle des deux côtés.

Avec le libre-échange, ce genre de choses devraient se développer. C'est excellent pour nos agriculteurs. Peut-être pourriez-vous étudier la question et voir si l'on peut faire quelque chose, car le problème vient seulement de se poser cette année, et c'est une question importante pour les agriculteurs qui concerne les transports de part et d'autre de la frontière.

M. Sinclair: Nous étudierons très volontiers la question pour vous fournir les meilleurs renseignements possibles.

Le président: Chers collègues, peut-être pourrions-nous régler une ou deux affaires internes qui ont fait l'objet de consultations. Il y a tout d'abord, et j'en ai parlé avec les responsables de l'opposition, la question de ces nominations par décret, avec l'adoption du genre de motions que nous avons adoptées dans le passé lorsque nous avons pris collectivement la décision de ne pas faire comparaître le candidat de façon à lui permettre d'entrer en fonction le plus rapidement possible. En l'occurrence,

[Text]

take the proper position. In this case, most colleagues will know the individual. Most likely everyone in the room knows the individual. It is the nomination of the Hon. Marcel Lambert as a temporary member of the National Transportation Agency.

Mr. Benjamin: They do not say how long "temporary" is?

The Chairman: They do not say how long. It might be like these buildings out here, but I do not know.

Mr. Benjamin: I hope not.

The Chairman: Is it the wish of the committee, and a motion of the committee, that we decide not to examine Mr. Lambert?

Mr. Taylor: I would so vote. Mr. Lambert is a highly trained man, a very intelligent man. He is doing an excellent job, and I would move that he go on.

The Chairman: So we are not going to have the examination, because we will let the nomination conclude. Any further discussion? No? So we formally have it on the record and we will draw up the usual motion that we decided not to. It is sort of a negative motion, but we decided not to have an examination pursuant to section so-and-so of the Standing Orders.

Motion agreed to.

The Chairman: Secondly—and colleagues have had this, and if there is any real discussion then we will get back to estimates—you have the draft of the fifth report, which relates to Bill C-105. This is what has been prepared and circulated. Is there any discussion or substantive problem?

Mr. Benjamin: I suggest a small addition in paragraph one, just a new first line: "After full consultation with employers and unions, that the government develop on an urgent basis. . .".

The Chairman: As Mr. Gray points out, what about paragraph four, which says "that the railway companies immediately consult with their unions regarding the establishment of mutually agreed upon and jointly administered EAPs"?

Mr. Benjamin: No. But the first paragraph refers to drug and alcohol testing, and the other refers to employee—

The Chairman: I do not see any problem with it. It is certainly the intent that there is going to be consultation, and we all heard evidence that it cannot work unless there is agreement.

• 1110

Mr. Benjamin: I think the committee should be on record as wanting that.

The Chairman: I do not see any problem with that.

[Translation]

mes collègues savent de quoi il s'agit. A peu près tout le monde ici connaît la personne en question. Il s'agit de l'honorable Marcel Lambert nommé à l'Office national des transports, à titre temporaire.

M. Benjamin: On ne précise pas la durée de ce «temporaire»?

Le président: Non. C'est peut-être aussi temporaire que l'édifice dans lequel nous nous trouvons, je ne sais pas.

M. Benjamin: J'espère que non.

Le président: Le Comité est-il d'accord, et avons-nous une motion du Comité pour dire que nous n'allons pas faire comparaître M. Lambert?

M. Taylor: C'est ce que je propose. M. Lambert est quelqu'un d'éminemment qualifié et il est très intelligent. Il fait un travail excellent, et je propose qu'on le laisse continuer.

Le président: Nous n'allons donc pas le fire comparaître, et nous donnons le feu vert à sa nomination. Y a-t-il d'autres discussions? Non? Dans ce cas, nous allons officiellement décider de rédiger la motion habituelle de dispense. C'est une sorte de motion négative, mais nous disons que nous décidons de ne pas faire comparaître la personne conformément à l'article tant du règlement.

La motion est adoptée.

Le président: Deuxièmement—et si cela doit provoquer une discussion sérieuse, nous allons revenir au budget, vous avez reçu le projet du cinquième rapport qui porte sur le projet de loi C-105. Ce texte a été distribué. Suscite-t-il des discussions ou des problèmes sérieux?

M. Benjamin: Je proposerais d'ajouter juste une nouvelle ligne au paragraphe 1: «qu'après avoir pleinement consulté les employeurs et les syndicats, le gouvernement conçoive de toute urgence. . .».

Le président: Comme le signale M. Gray, et le paragraphe 4, qui dit «que les compagnies de chemins de fer s'entendent avec leurs syndicats pour définir un PAE qui leur conviendrait mutuellement et qu'ils administreraient ensemble»?

M. Benjamin: Non. Mais le premier paragraphe mentionne des tests de mesures de la consommation de drogues et d'alcool, alors que l'autre concerne les employés. . .

Le président: Je ne vois pas le problème. L'intention est manifestement qu'il y ait des consultations, et nous savons tous très bien d'après ce que nous avons entendu qu'il faut qu'il y ait une entente pour que cela marche.

M. Benjamin: Je pense qu'il faudrait que ce soit noté officiellement dans notre procès-verbal.

Le président: Je n'y vois aucune objection.

[*Texte*]

Mr. King: What are the implications of "full"?

The Chairman: It is redundant. Let us just say "consultation".

Mr. Benjamin: Consultation is over whether they reach agreement or not.

The Chairman: Mr. Benjamin, I think it is a good point. "Full" is redundant. "After consultations".

Mr. King: We heard the Chair say it is important.

The Chairman: You could put in "after empty consultations", I suppose. Or you could put in "after no consultation". No, it is "full" or "empty". But you do not need "full" or "empty".

Mr. Benjamin: All right: "after consultation".

Amendment agreed to.

The Chairman: I am ready for a motion to adopt the fifth report as amended: that the chairman report this to the House in the two official languages and that the government table a comprehensive response to this report. So we will get some response to this recommendation, which was the subject of a lot of very good evidence on our consideration of Bill C-105.

An hon. member: I so move.

Motion agreed to.

Mr. Cochrane: There are two areas I want to zero in on a bit. There is a lot of discussion about the Trans-Canada Highway. I know the Premier of New Brunswick has made a number of comments about trying to make the Trans-Canada through New Brunswick four-lane. Are discussions going on with the Province of New Brunswick right now in that regard?

Mr. Farquhar: No, Mr. Chairman.

Mr. Cochrane: Have they approached the Government of Canada to have discussions yet?

Mr. Farquhar: Not officially, no.

Mr. Cochrane: They have been making a lot of noise in New Brunswick. It is about time they got up here.

I certainly agree we should be supporting that concept. But I have a little concern about the railways and the RTAC movement and so on with regard to weights and measures and so on of trucks. I understand there was an agreement of RTAC with the Minister and the provinces, perhaps in Regina, about an expansion of that. Can you bring me up to date on that?

Mr. Farquhar: Yes, there was an agreement. But the regulations, or the agreement, were less than what had earlier been expected to come out of the provinces. The limits are less than had been earlier proposed. As a consequence, I think the railway concerns have been

[*Traduction*]

M. King: Pourquoi dire «pleinement»?

Le président: C'est superflu. Disons simplement «après avoir consulté».

M. Benjamin: La consultation sert à voir si l'on s'entend ou non.

Le président: Monsieur Benjamin, je crois que vous avez raison. Il est inutile de dire «pleinement». «Après avoir consulté».

M. King: Nous avons entendu le président dire que c'était important.

Le président: On pourrait dire «après des consultations creuses», j'imagine. Ou encore «sans consultation». Non, il faut que ce soit complet ou incomplet. Mais il est inutile de le préciser.

M. Benjamin: Bon: «après avoir consulté».

L'amendement est adopté.

Le président: Je suis prêt à recevoir une motion d'adoption du cinquième rapport tel qu'il a été modifié: que le président présente ce rapport à la Chambre dans les deux langues officielles et que le gouvernement dépose une réponse globale à ce rapport. Nous allons donc avoir une réaction à cette recommandation qui a fait l'objet de témoignages très intéressants lors de notre étude du projet de loi C-105.

Une voix: Motion proposée.

La motion est adoptée.

M. Cochrane: Il y a deux questions sur lesquelles je voudrais me concentrer. On parle beaucoup de la Transcanadienne. Je sais que le premier ministre du Nouveau-Brunswick a parlé à diverses reprises d'essayer d'en faire une route à quatre voies sur toute la traversée de la province. Y a-t-il des discussions en cours avec le Nouveau-Brunswick sur cette question?

M. Farquhar: Non, monsieur le président.

M. Cochrane: La province a-t-elle saisi le gouvernement du Canada de la question?

M. Farquhar: Pas officiellement.

M. Cochrane: Ils font pourtant un sérieux battage autour de cette question là-bas. Il serait temps qu'ils viennent ici.

Je suis tout à fait d'accord pour appuyer cette idée. Mais je suis un peu préoccupé par le mouvement des chemins de fer et de l'ARTC etc. à propos des poids et mesures et ce genre de choses pour les camions. Je crois qu'il y a eu une entente entre l'ARTC et le ministre des provinces, à Regina, je crois, pour élargir la réglementation. Pourriez-vous me faire le point de la situation?

M. Farquhar: Effectivement. Mais le règlement ou l'entente n'ont pas eu la portée que nous avions prévue. La portée est plus restreinte que ce qui avait été proposé initialement. Par conséquent, on a atténué les inquiétudes des compagnies ferroviaires, mais on ne les a pas

[Text]

lessened, but not totally eliminated. It is something that will be watched over the next period of time, I think, because in the long term, from the railway perspective, it could have an impact on their viability, particularly in eastern Canada.

Mr. Cochrane: That is my concern: that we may push all the traffic onto the road, which is interesting but very dangerous, particularly given the state of the Trans-Canada Highway in most of eastern Canada. I am a little concerned about the manoeuvres that maybe there is going to be an idea to put pressure on the federal government by putting the trucks on the road, which will push the federal government into creating the four lanes but at the same time kill the railroad. I just want to share my concern about that, because I am certainly against increasing the weights and measures in our situation in New Brunswick now, both because of the danger of the transport trucks on the highway and the threat that poses to the railroad. That was one issue.

[Translation]

totale^{ment} levées. C'est une question qui va être suivie, car à long terme cela pourrait avoir des répercussions sur la viabilité des chemins de fer, en particulier dans l'Est.

M. Cochrane: C'est ce qui m'inquiète: l'idée qu'on risque de confier tous les transports à des transporteurs routiers, ce qui est intéressant mais très dangereux, en particulier compte tenu de l'état de la Transcanadienne à peu près partout dans l'est du Canada. J'ai un peu peur de manoeuvres qui pourraient consister à essayer de faire pression sur le gouvernement fédéral en augmentant le trafic des camions, ce qui obligerait le gouvernement fédéral à transformer la route en route à quatre voies, mais qui serait fatal aux chemins de fer. Je voulais simplement vous faire part de mon inquiétude à ce sujet, car je suis certainement contre l'augmentation des poids et mesures dans la situation actuelle du Nouveau-Brunswick, tant en raison du danger que représentent les camions de transport sur la grand route, qu'en raison de la menace qu'ils sont pour les chemins de fer. C'était une des questions.

• 1115

The other issue involves part III of the estimates on page 3-44, and it talks about the Provident Fund. I was a member of the subcommittee of this committee on CN pensions, and we discovered all these people in Atlantic Canada who had not been part of the 35 plan or the 59 plan. They had worked for many years, in many cases I think for the Intercolonial Railroad, and we had a fund that the federal government took over to provide them pension benefits. We made some specific recommendations with regard to that, and CN responded with some ad hoc increases over a period of time that responded partly to our concern. To the best of my knowledge, the Government of Canada has not responded to our comments about the Provident Fund.

I see in part III of the estimates on page 3-44 that the actual payment in 1986-87 was roughly \$3.2 million. It is called the Prince Edward Island Provident Fund, but I think this is the same fund. The forecast in 1987-88 was \$2 million, and I see the forecast in the estimate for 1988-89 is still \$2 million. I know they are getting older and therefore leaving us with increased frequency—and I presume the decrease in the numbers reflects the number of recipients that are not expected to be in the fund—but is there anything in these numbers that indicates the government has taken our response seriously and is going to provide some increased benefits for these people?

Currently a survivor of a Provident Fund recipient gets zip on death, and we felt that was absolutely atrocious. I think there are only 541 people getting the pension from the fund—that was a year ago, so I am sure there are less now. No one has counted the survivors because they have received nothing. Is there any response in these estimates

L'autre concerne la Partie III du budget à la page 3-44, et la Caisse de prévoyance. J'étais membre du sous-comité du Comité sur les pensions du CN, et nous avons découvert des tas de gens dans la région Atlantique qui n'étaient pas membres du plan 35 ni du plan 59. Ils avaient travaillé de nombreuses années pour la plupart, je crois, pour les chemins de fer intercolonial, et il y avait une caisse de retraite que le gouvernement fédéral a pris sous son contrôle. Nous avons fait des recommandations précises à ce sujet et en réponse, le CN a accordé des augmentations ponctuelles sur une certaine période, ce qui a apaisé en partie notre inquiétude. À ma connaissance, le gouvernement du Canada n'a pas donné réponse à nos commentaires concernant la caisse de prévoyance.

Je vois à la Partie III du budget à la page 3-44 qu'en 1986-1987, le versement réel s'est élevé approximativement à 3,2 millions de dollars. On parle ici de la caisse de prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard, mais je pense que c'est la même. Pour 1987-1988, on avait prévu 2 millions de dollars, et je vois que l'estimation est la même pour 1988-1989. Je sais que les retraités vieillissent et qu'ils sont de plus en plus nombreux à quitter ce monde—et je présume que cette baisse reflète la diminution prévue du nombre de bénéficiaires—mais ces chiffres indiquent-ils que le gouvernement a pris nos recommandations au sérieux et qu'il entend augmenter les prestations de ces retraités?

Actuellement, en cas de décès, la caisse de prévoyance ne verse rien aux survivants, et cela nous a paru inadmissible. Il me semble que le fonds ne verse une retraite qu'à 541 personnes; et c'était l'an dernier, je suis sûr que les bénéficiaires sont encore moins nombreux maintenant. Personne n'a compté les conjoints survivants,

[Texte]

to the committee's very comprehensive and very serious recommendations with regard to this? Does anybody know?

Mr. Sinclair: We do not have an answer to that. We will have to get back to you in writing, if that is agreeable.

Mr. Cochrane: I would certainly appreciate that, and I am sure the members on that committee—Mr. Robichaud, Mr. Gray, and myself—would like to see some kind of a response in that regard, because obviously it is a serious matter to many people. Those are all of my questions. Thank you.

Mr. McCuish: As you know, I am not a member of this committee. I have just been brought up from Baltimore for one inning, so do not bully me.

The Vice-Chairman: That means you are a loser, are you, Mr. McCuish?

Mr. McCuish: You noticed.

I think it is a legitimate question to ask the officials, Mr. Chairman, because I am sure the minister's speech was written by someone in this room. There is strong support in the minister's speech for the Railway Safety Act, and from my brief knowledge of that act there is a great deal of power and authority given to the minister for concessions and grants. My question is parochial, but it will certainly repeat a situation which members of this committee have previously experienced, particularly the longstanding members.

Picture for a moment central British Columbia in the summertime and the little village of Tulsequah, which is built on the banks of a beautiful stream with a gravel bottom that runs about four knots along the shade of a cut bank and where there are steelhead and rainbow trout. There are kids with fishing poles, and the only access to the pools is the CNR railway span. As has happened before—it happened last year—a kid with a fishing pole, totally ignoring any signage that may be there, attempted to cross this bridge to reach the fishing pool. A CN train came around the curve, the boy encountered it, there was a race, and the boy came in second.

• 1120

The bereaved father did not go after the CNR in tort. He simply made the point, which was all too evident, that it was allurements, it was an entrapment, and as long as there are fish in the stream and kids with fishing poles there is going to be another death and another death. The village has a tax base that is less than the minister pays for upkeep of a chauffeur and a limousine, so they cannot afford to build a pedestrian crossing.

The CNR made a concession, and said that you can hang a passage-way along one side of the span and a ballast on the other. They also made a further concession that they would critique the plans for any pedestrian way. But they stopped there. They even went to the point that

[Traduction]

puisque'ils ne reçoivent rien. Ces estimations tiennent-elles compte des recommandations très complètes et très sérieuses du Comité à ce sujet? Le savez-vous?

M. Sinclair: Nous n'avons pas la réponse. Si vous le permettez, nous vous l'enverrons par écrit.

M. Cochrane: Je vous en serais reconnaissant, et je suis sûr que les membres du Comité, M. Robichaud, M. Gray et moi-même, aimeraient avoir une réponse à ce propos, car c'est une question très importante pour bien des gens. C'est tout. Je vous remercie.

M. McCuish: Comme vous le savez, je ne suis pas membre du Comité. On m'a fait venir de Baltimore pour une manche, alors ne me pressez pas.

Le vice-président: Cela veut donc dire que vous êtes perdant, monsieur McCuish?

M. McCuish: Vous l'aviez remarqué.

Je pense, monsieur le président, qu'on peut légitimement poser la question aux hauts fonctionnaires, car je suis sûr que le discours du ministre a été écrit par quelqu'un d'ici. Le ministre dans son discours a fermement appuyé la Loi sur la sécurité ferroviaire, et d'après le peu que j'en sais, elle donne énormément de pouvoirs et d'autorité au ministre en matière de concession et de subvention. Ma question est peut-être inspirée d'un esprit de clocher, mais je suis sûr qu'elle est typique d'expériences qu'auront vécues d'autres membres du Comité, surtout s'ils sont ici depuis longtemps.

Imaginez un instant le centre de la Colombie-Britannique, en été, et le petit village de Tulsequah, au bord d'une belle rivière au lit de gravier qui court sur quatre noeuds à l'ombre d'une berge et où nage la truite arc-en-ciel. Il y a des enfants avec leur canne à pêche et le seul moyen d'atteindre les plans d'eau, c'est l'arche ferroviaire du CN. Comme c'était déjà arrivé par le passé—c'est arrivé l'an dernier—un enfant avec sa canne à pêche, ne tenant aucun compte des panneaux qui ont pu être placés là, a voulu traverser le pont pour atteindre le plan d'eau. Un train du CN a débouché au tournant, le garçon lui a fait face, ils ont fait la course, et c'est le garçon qui a perdu.

Sans poursuivre le CN pour avoir commis un délit civil, le père du jeune mort a fait remarquer que tant qu'il existait du poisson dans ce ruisseau et des jeunes aimant la pêche, ce pont constituerait un piège séduisant qui continuerait à faire des morts. L'assiette fiscale de ces villages ne suffirait guère à couvrir les frais d'une limousine et d'un chauffeur de ministre, et encore moins à construire un pont-piéton.

Le CN a fait une exception à sa règle en autorisant la construction d'une passerelle-piéton, équilibrée par un contre-poids. De plus, il a bien voulu évaluer des devis éventuels pour ce genre de passerelle. Mais c'était tout: ensuite, cette société a eu le culot de vouloir exiger du

[Text]

they are going to charge for a flagman who will have to be present while any construction is under way.

Now, with that lengthy background, for which I apologize, Mr. Chairman, it appears to me that under Bill C-105, conditions like that. . . And I realize the precedent that may be set, because Tulsequah exists in every province. But in your opinion, being involved in the drafting of this excellent bill, do you see authority being given to the minister to direct CNR to contribute a great deal more than the meagre offerings they have made in the past, prior to Bill C-105?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to direct the question to Mr. Barbeau.

Mr. V. Barbeau (Assistant Deputy Minister, Surface, Department of Transport): Yes, I have an answer to that one. Both the officials and the Minister of Transport were aware of that most tragic accident. In drafting the new Railway Safety Act, this kind of thing was taken into account. The present situation as it exists before this new act is that in parts II and III of the Railway Relocation and Crossing Act, the minister has flexibility to grant some contributions toward crossing protection and toward grade separations, but not toward the kind of project you mention. In the new Rail Safety Act, however, the minister now has that flexibility, because the funds that are allocated to safety are going to be pooled and the Minister now has the flexibility to make contributions to any project he feels is related to safety. So I think that is a positive answer to your query. In the future there will be possibilities.

Mr. McCuish: That is excellent, Mr. Chairman. We will find out now whether there is a difference between lip service and action. Thank you.

M. Robichaud: J'ai une question qui est peut-être banale, mais qui est tout de même très importante. Il s'agit de la sécurité aérienne. En revenant de Moncton, dimanche soir, sur le vol d'Air Canada qui part à 20h35, j'ai jeté un coup d'oeil par le hublot et j'ai aperçu un avion qui passait assez près pour que je le voie. C'était en pleine nuit, mais c'était au-dessus des nuages. Cela m'a inquiété, parce qu'on parle de quasi-collisions. Quelle est la norme de séparation à la verticale et à l'horizontale?

M. C. LaFrance (sous-ministre adjoint, Aviation, ministère des Transports): Les normes varient selon l'altitude des appareils. La norme peut être de 1,000 pieds de différence en altitude et de plusieurs milles nautiques en avant et en arrière. Il s'agit simplement de protéger un espace aérien autour d'un avion. Les rapports que vous voyez dans les médias portent souvent sur ce que nous appelons techniquement des «pertes d'espacement». Il n'y a pas alors forcément danger de collision, mais les pertes d'espacement nous permettent de déceler les problèmes avant qu'il y ait danger de collision.

[Translation]

village le salaire d'un préposé aux signaux qui serait nécessaire pendant la construction.

Monsieur le président, je m'excuse de la longueur de cette mise en situation, mais il me semble que le projet de loi C-105 permettrait effectivement. . . Je me rends compte que les villages comme Tulsequah existe dans toutes les provinces, et que cette situation risque de constituer un précédent. Étant donné que vous avez participé à la rédaction de cet excellent projet de loi, pensez-vous qu'il autorise le ministre à exiger du CN des contributions beaucoup plus importantes que dans le passé?

M. Sinclair: Monsieur le président, je demanderais à M. Barbeau de répondre à cette question.

M. V. Barbeau (sous-ministre adjoint, groupe de surface, ministère des Transports): Effectivement, j'ai une réponse. Le ministre des Transports ainsi que ses fonctionnaires connaissent cet accident des plus tragiques, et on a tenu compte de ce genre de situation lors de la rédaction de la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire. Les parties II et III de l'actuelle Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer autorisent le ministre à accorder certaines contributions pour améliorer la sécurité des passages à niveau ou pour faire construire des sauts-de-mouton, sans l'autoriser à financer le genre de projet dont vous avez parlé. Cependant, la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire accorde au ministre une autorité plus large: on consolidera les fonds pour les mesures de sécurité, et le ministre pourra les affecter à tout projet qu'il jugera opportun. Alors la réponse à votre question est positive: oui, ce sera possible à l'avenir.

M. McCuish: Monsieur le président, je suis ravi d'entendre cette nouvelle. On verra bien s'il s'agit de vœux pieux ou d'actions concrètes. Merci.

Mr. Robichaud: My question may be elementary, but it is very important. It is about safety in the air. On my way back from Moncton Sunday evening, on the Air Canada flight leaving at 8.35 p.m., I glanced out of the window and caught sight of a plane that was close enough to be seen. It was dark, but we were above the clouds. That incident bothered me, because we hear about near misses. What are the standards, vertical and horizontal separations required between aircraft?

Mr. C. LaFrance (Assistant Deputy Minister, Aviation, Department of Transport): The standards vary according to the altitude at which aircraft fly. The standard may be 1,000 feet in altitude and several nautical miles fore and aft. There must be a protected air space around an aircraft. The reports you see in the media often refer to what we speak of in technical language as "loss of separation". In such situations, there is not necessarily a risk of collision, but a loss of separation allows us to identify a problem before the danger of collision arises.

[Texte]

Il m'est impossible de vous dire ce qu'il en est dans ce cas précis, mais nous pouvons faire enquête si vous le désirez.

• 1125

M. Robichaud: Je ne veux pas lancer toute une enquête, mais il s'agissait du vol d'Air Canada. Nous étions à notre altitude de croisière qui, je pense, est d'au-delà 30,000 pieds. Nous étions peut-être au-dessus du Maine, et j'ai bien vu un avion qui n'était pas très loin. Cela m'inquiète.

M. LaFrance: Entendu. Vous étiez en partance de Moncton, à 20h35 dimanche soir. Quelle était votre destination?

M. Robichaud: Montréal.

M. LaFrance: Dorval, je suppose.

M. Robichaud: Oui, c'est cela.

M. LaFrance: Entendu. Nous verrons si nous avons eu un rapport à ce sujet-là. Si oui, nous vous ferons rapport.

M. Robichaud: Merci.

Mr. Benjamin: What is the status of the discussions between the federal government, the provincial governments, and the Territories regarding a uniform code or regulations regarding the trucking industry? Have they been completed? Is it going to be uniform?

Mr. John Pringle (Director, Motor Carrier Policy and Programs, Department of Transport): The regulations or the standards, which were discussed here about a year ago, are complete. They will be compiled in a document that will be for sale next month by the federal-provincial consultative organization called CCMTA.

The provinces have already, as you know, many of those things in their provincial laws, and those still in the process of being put into the provincial laws will be over the next summer and over part of 1989. So far the implementation of a national safety code is on schedule according to the schedule that was given to this committee approximately a year ago.

Mr. Benjamin: I presume then that things like load limits, speed limits, and truck sizes, lengths and widths, are not in this code.

Mr. Pringle: No.

Mr. Benjamin: So it will be left up to each province to have its own regulations. This will only have to do with kind of equipment, maintenance, safety, drivers—

Mr. Pringle: That is correct.

Mr. Benjamin: —regulations, etc., and inspections.

Mr. Pringle: And inspections enforcement.

[Traduction]

I cannot tell you what occurred in that particular case, but we can investigate if you wish.

Mr. Robichaud: I do not want to set off a full-fledged investigation. It was an Air Canada flight; we were at our cruising altitude of, I think, over 30,000 feet; and we may have been over Maine. I did see a plane not far off, and that bothers me.

Mr. LaFrance: I see. You left Moncton at 8.35 p.m. on Sunday. What was your destination?

Mr. Robichaud: Montreal.

Mr. LaFrance: Dorval, I imagine.

Mr. Robichaud: Yes, that is correct.

Mr. LaFrance: I see. We shall see if there have been any reports, and if so, we will let you know.

Mr. Robichaud: Thank you.

M. Benjamin: Où en sont les discussions entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux en ce qui concerne un code ou des règlements normalisés pour l'industrie du transport routier? Ces discussions sont-elles terminées? Allons-nous avoir un code normalisé?

M. John Pringle (directeur, politique et programmes de surface, transport routier, ministère des Transports): La rédaction des règlements ou des normes qu'on a discutés il y a un an devant ce Comité est terminée. Ces règlements constitueront un document qui sera en vente le mois prochain chez un organisme consultatif fédéral-provincial, la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé.

Comme vous le savez, bien de ces règlements sont déjà inscrits dans des lois provinciales ou le seront cet été, ou encore en 1989. Donc, selon le calendrier présenté devant le Comité voilà un an, la mise sur pied de ce code national de sécurité va bon train.

M. Benjamin: Ce code ne vise pas les limites de charge, les limites de vitesse, ni les dimensions maximales des camions, par exemple.

M. Pringle: Non.

M. Benjamin: C'est-à-dire que chaque province aura à établir ses propres règlements concernant le matériel, l'entretien, la sécurité, les camionneurs. . .

M. Pringle: C'est exact.

M. Benjamin: . . . les normes, les inspections et ainsi de suite.

M. Pringle: Ainsi que la mise en application des règlements concernant les inspections.

[Text]

Mr. Benjamin: Is that enforcement going to be carried out jointly between the federal authority and the various provincial authorities? Will they each have their own inspection forces, or will they be combined into one?

Mr. Pringle: The provinces have agreed to enforce the national safety code.

Mr. Benjamin: So there will be no inspection services from the Department of Transport.

Mr. Pringle: The federal government is actually providing \$15 million over the next 5 years towards the increase of enforcement facilities in the provinces.

Mr. Benjamin: Was agreement reached between the provinces and the federal government as to what would be the minimum number of inspections and enforcement? You may have one province that does little or nothing about it and another one that does an excellent job? Are there some minimum requirements?

Mr. Pringle: There is a minimum in the roadside vehicle inspections. The provinces have committed themselves to inspect 5% of all the vehicles on the road in the first 3 years, and thereafter a goal to inspect 15% of all the vehicles on the road.

Mr. Benjamin: That is barely scratching the surface. We have the figures when there was a check made of how many vehicles had to be taken off the roads, and it was running as high as 30%, 35%. When a 24-hour program went into place, I think once in British Columbia and in several states across the line, they had to take, then and there, as many as 30% to 40% of the trucks off the road. If you are only going to do 5% a year—do you consider that adequate?

• 1130

Mr. Pringle: This is only one aspect of the enforcement. The provinces are adopting what they call a periodic motor vehicle inspection program where vehicles have to pass inspection every six months or every twelve months, depending on the vehicle, as well as the roadside inspection. So they will all eventually be covered.

Mr. Benjamin: What the agreement does then is make it uniform across the country.

Mr. Pringle: Yes. The provincial ministers and Mr. Crosbie signed a memorandum of understanding on March 26 last year committing themselves to implement the national safety code across Canada in a uniform and timely manner.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to move on to free trade items. The government chose not to accept any amendments that would provide for reciprocal action by Canada in transportation when we were dealing with the NTA and the trucking act. Is there anything in the regulations or is anything envisioned for regulation? What I am referring to is some defence mechanism or protection whereby Canada could by regulation say to the

[Translation]

M. Benjamin: Ce contrôle relèvera-t-il à la fois des compétences fédérale et provinciale? Va-t-on consolider les deux services d'inspection, ou resteront-ils distincts?

M. Pringle: Les provinces sont d'accord pour mettre en application le code national de sécurité.

M. Benjamin: Le ministère des Transports n'aura donc pas à fournir des services d'inspection.

M. Pringle: Au fait, le gouvernement fédéral fournit 15 millions de dollars sur les cinq prochaines années pour améliorer les ressources dont disposent les provinces pour fournir ce service.

M. Benjamin: Est-ce que les gouvernements fédéral et provinciaux se sont entendus sur le nombre minimal d'inspections à faire et sur le contrôle à effectuer? Il est possible qu'une province ne s'occupe guère des inspections, tandis qu'une autre exerce un excellent contrôle, n'est-ce pas? Existe-t-il des normes minimales?

M. Pringle: On a établi un nombre minimal d'inspections de véhicules effectuées au bord de la route. Les provinces sont tenues d'inspecter 5 p. 100 des véhicules en route pendant les trois premières années, et 15 p. 100 ensuite.

M. Benjamin: Ce n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan. Nous avons des chiffres selon lesquels jusqu'à 30 ou 35 p. 100 des véhicules circulent en contravention des règlements. Lors de contrôles effectués sur des périodes de 24 heures, en Colombie-Britannique ainsi que dans plusieurs États américains, il a fallu interdire la circulation à entre 30 et 40 p. 100 des camions en route. Croyez-vous qu'il suffit de contrôler 5 p. 100 des véhicules par an?

M. Pringle: Ce n'est qu'un aspect de l'observation du code. Les provinces adoptent actuellement ce qu'elles appellent un programme d'inspection périodique des véhicules, en vertu duquel tous les véhicules doivent subir une inspection tous les six ou 12 mois, selon la catégorie de véhicules, outre les inspections routières. De cette façon, tous les véhicules seront inspectés.

M. Benjamin: Cet accord a donc pour effet de rendre le code uniforme dans tout le pays.

M. Pringle: Oui. M. Crosbie et ses homologues provinciaux ont signé un protocole d'entente le 26 mars 1987, en vertu duquel ils s'engageaient à mettre en vigueur le code national de sécurité, dans tout le pays, de façon uniforme et opportune.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais passer maintenant aux questions relatives au libre-échange. Le gouvernement a décidé de rejeter tout amendement tendant à prévoir des mesures de réciprocité de la part du Canada en matière de transport, dans le cadre de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les transports routiers. Existe-t-il des règlements à ce sujet ou a-t-on prévu d'en adopter? Je parle d'un système de défense ou

[Texte]

Americans, anything you do unto us we will do unto you. Would it require amendments to the act?

I am thinking, for example, of competitive line rates. They are not allowed in the United States. They are going to be allowed up here. That gives the American railways an advantage over Canadian ones that the Canadian ones cannot have in the U.S., which hardly seems fair to me. So how do we protect ourselves from that?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to refer that question to Mr. Miller, Director General of Strategic Planning and Policy.

Mr. J. Miller (Director General, Strategic Planning and Policy, Department of Transport): Mr. Chairman, could I ask the member for a slight clarification? I missed part of his question. Are you asking about the National Transportation Act, the Motor Vehicle Transport Act or the new legislation on the free trade agreement?

Mr. Benjamin: I would say both, because the trucking industry complained to us also that American truckers will be able to do up here what even individual states would prevent Canadian truckers from doing down there. In both acts we have tried to persuade the government to accept amendments that would allow Canada to take reciprocal action.

Mr. Miller: There were amendments to both the NTA and the MVTA that provide for defensive measures against other countries that may undertake discriminatory practices with respect to Canadian transportation firms.

Mr. Benjamin: So you could do that by regulation, then.

Mr. Miller: Yes, that could be done by Order in Council.

Mr. Benjamin: Now, I appreciate that the transportation annex in the trade agreement was dropped completely. But in the general provisions of the trade agreement, if someone invents a new cereal or oilseed crop that competes in North American markets with the same or a similar product in the United States and we want to put it under the Western Grain Transportation Act, would it be subject to the test of unfair subsidy? Could it be disallowed? Could a new way to process a seafood product be covered under the maritime freight rates or the Atlantic region freight assistance subsidies, or would it be considered subject to the test of an unfair subsidy?

[Traduction]

de protection grâce auquel le Canada pourra déclarer aux Américains, par voie de règlement, qu'il répondra aux mesures prises à notre rencontre par des mesures semblables. Faudra-t-il pour cela modifier la loi?

Je pense par exemple aux prix de ligne compétitifs, qui sont interdits aux États-Unis. Ils seront permis dans notre pays. Cela donnera aux sociétés ferroviaires américaines un avantage sur les sociétés canadiennes dont ces dernières ne jouiront pas aux États-Unis, ce qui me semble injuste. Comment allons-nous protéger contre ce genre de situation?

M. Sinclair: Monsieur le président, je demanderais à M. Miller, directeur général des Politiques stratégiques, de répondre à cette question.

M. J. Miller (directeur général, Politiques stratégiques, ministère des Transports): Monsieur le président, puis-je demander un éclaircissement au député? Je n'ai pas entendu toute sa question. Parle-t-il de la Loi nationale sur les transports, de la Loi sur les transports routiers ou du nouveau projet de loi relatif à l'accord de libre-échange?

M. Benjamin: Les deux, car l'industrie du camionnage nous a également présenté des plaintes en disant que les camionneurs américains pourront se livrer au Canada à des activités qui seront interdites aux camionneurs canadiens dans certains États américains. Lors de l'étude de ces deux lois, nous avons essayé de convaincre le gouvernement d'accepter des amendements qui permettent au Canada d'exercer des représailles.

M. Miller: Des amendements ont été apportés à la Loi nationale sur les transports et à la Loi sur les transports routiers qui prévoient des mesures de défense contre les autres pays qui auront recours à des pratiques discriminatoires à l'égard des entreprises de transport canadiennes.

M. Benjamin: Vous pourriez donc le faire par voie de règlements?

M. Miller: Oui, on pourrait le faire par décret.

M. Benjamin: Je me réjouis que l'on ait complètement laissé tomber l'annexe de l'accord commercial relative au transport. Toutefois, dans les dispositions générales de l'accord de libre-échange, si quelqu'un crée une nouvelle céréale ou un nouvel oléagineux qui fait concurrence à un produit semblable sur les marchés américains, et que nous voulons subventionner ce nouveau produit aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, serons-nous assujettis aux critères de la subvention injuste? Ce produit pourra-t-il être refusé? Une nouvelle méthode de transformation d'un produit de la mer pourrait-elle être admissible au taux de transport des marchandises dans les provinces des Maritimes ou aux subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique où là encore, appliquerait-on le critère de la subvention injuste?

[Text]

Mr. Miller: If I may, Mr. Chairman, I will give a general answer, and then we will ask Mr. Farquhar to speak to that. The entire question of subsidies is subject to further review by the two countries under the free trade agreement.

Mr. Farquhar: Mr. Chairman, the only comment I would make with respect to the Western Grain Transportation Act is that there is the federal statute, and by Order in Council, if an additional commodity is to be added to that, that is within the prerogative of the government. Under free trade, as long as that product is not exported out of Vancouver into the United States but is exported offshore, then the Americans have no cause for—

• 1135

Mr. Benjamin: But I am talking about exports to the United States. That is what the trade agreement between Canada and the U.S. involves. It does not necessarily have to be through Vancouver. You might want to run them down through south of Lethbridge or south of Regina.

Mr. Farquhar: But we can add any commodity we so choose. But under the free trade agreement, export of that commodity that moves by a subsidy to Vancouver cannot—

Mr. Benjamin: I know that.

Mr. Farquhar: —go to the United States. Right now, going through Thunder Bay, it can, although the Americans are expressing serious reservations about that.

Mr. Benjamin: What about carload lots through Emerson, Manitoba, or south of Regina, or south of Lethbridge in the prairie provinces?

Mr. Farquhar: If they are grain commodities, for instance, and they are not going through Thunder Bay, but are going direct, they are not eligible for the Western Grain Transportation Act subsidy in any event. That would be just a normal commercial movement.

Mr. Benjamin: Let us suppose the government wants to refinance some ports by converting debt to interest- or non-interest-bearing equity, would the rates in those ports then be subject to the test of an unfair subsidy? Could they be disallowed under the general provisions of the trade agreement?

Mr. Miller: Mr. Chairman, to my knowledge there are no hard and fast rules so far on subsidies that would enable us to answer that question. As I said, the entire subject of subsidies has been referred to further discussions between the countries.

[Translation]

M. Miller: Si vous le permettez, monsieur le président, je vais donner une réponse de portée générale et je demanderais ensuite à M. Farquhar de nous en dire plus. En vertu de l'accord de libre-échange, toute la question de subvention doit faire l'objet d'un nouvel examen de la part des deux pays.

M. Farquhar: Monsieur le président, tout ce que je puis dire au sujet de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, c'est qu'il s'agit d'une loi fédérale et que le gouvernement est parfaitement en droit d'ajouter un produit à la liste, par décret, s'il le désire. En vertu de l'accord de libre-échange, tant que ce produit n'est pas exporté aux États-Unis, par le port de Vancouver, mais dans d'autres pays étrangers, les Américains n'ont aucune raison de. . .

M. Benjamin: Je parle justement des exportations vers les États-Unis, qui sont au coeur de l'entente commerciale entre le Canada et notre voisin du Sud. Il n'est pas nécessaire que les produits soient exportés par Vancouver. On pourrait les acheminer jusqu'à sud de Lethbridge ou au sud de Regina.

M. Farquhar: Nous pouvons ajouter à la liste n'importe quel produit si nous le désirons. Toutefois, en vertu de l'accord de libre-échange, il est impossible d'exporter ce produit par Vancouver s'il est subventionné. . .

M. Benjamin: Je le sais.

M. Farquhar: . . . jusqu'aux États-Unis. À l'heure actuelle, c'est possible en passant par le port de Thunder Bay, même si les Américains expriment de sérieuses réserves à ce sujet.

M. Benjamin: Et les marchandises acheminées par wagon entier par Emerson, au Manitoba, ou le sud de Regina, ou encore le sud de Lethbridge, dans les provinces des Prairies?

M. Farquhar: S'il s'agit de produits céréaliers, par exemple, et qu'ils ne sont pas exportés par Thunder Bay mais transportés directement, ils ne sont de toute façon pas admissibles aux subventions en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il s'agirait simplement d'un transport commercial normal.

M. Benjamin: Supposons que le gouvernement veuille refinancer certains ports en transformant la dette en capitaux propres portant intérêt ou non, les tarifs en vigueur dans ces ports seraient-ils alors assujettis aux critères de la subvention injuste? Pourrait-on les interdire aux termes des dispositions générales de l'accord commercial?

M. Miller: À ma connaissance, monsieur le président, il n'existe encore aucune règle ferme et définitive au sujet des subventions qui nous permettent de répondre à cette question. Je le répète, toute la question des subventions doit faire l'objet de nouvelles discussions entre les deux pays.

[Texte]

Mr. Benjamin: And the same would apply, then, to any federal funds for the construction of a new railway line, or a new airport cargo terminal, or a port. We just do not know, then.

Mr. Miller: That is correct. That is subject to the making of any further agreements between the two countries.

Mr. Benjamin: Would Canada be in a position to respond in the event of a complaint by the U.S. in any of the instances I have mentioned? Would Canada be able to use as a counter argument—or could we use it, or have we already used it—the fact that their entire inland waterway system was built, paid for, and written off by the taxpayers of the U.S.? It has been heavily subsidized for many, many decades, thanks to the U.S. Army Corps of Engineers. That entire network is in place as a result of national government expenditures in the United States, and therefore they have no capital costs to write off. Their water rates can be much, much lower. Is that an unfair subsidy, in our terms?

Mr. Farquhar: I suppose, Mr. Chairman, one could say that the federal government's assistance to the seaway would be perceived by the Americans as a balancing. . . That was written off, I guess, in 1978. We were provided recently with \$175 million towards fixing up the seaway. I would suppose it would be a balancing out—who can out-trump the other person.

Mr. Benjamin: Quid pro quo.

Mr. Farquhar: Yes, possibly.

The Chairman: Mr. Benjamin, I hope we get on. I mean, this can go on and on. These are nice interesting debates, but—

Mr. Benjamin: I am just getting interpretations on these things.

The Chairman: We know you are not supposed to ask for a legal interpretation in the House; and if you do it is not even worth the paper it is written on, because it is free, and therefore it means nothing. You can get into recapitalizations of the CN, and I would think some Americans might say that would certainly help—

Mr. Benjamin: I am just asking how it is affected by the—

The Chairman: You can get into the Canadian Pacific and how they got half of the west, all these—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I did not ask for legal opinions. I asked how those kinds of circumstances were affected by the general provisions of the trade agreement.

The Chairman: Well, do you have something on the estimates of transports? Because we have an item of business to cover, and Mr. Robichaud is leaving at 11.45

[Traduction]

M. Benjamin: Et il en ira de même, donc, pour tous les fonds consacrés par le gouvernement fédéral à la construction d'une nouvelle ligne de chemins de fer, d'une nouvelle aéroport pour le fret aérien ou d'un port. Nous n'en savons rien, si je comprends bien.

M. Miller: C'est exact. Tout dépendra des ententes futures que concluront les deux pays.

M. Benjamin: Le Canada sera-t-il en mesure de réagir au cas où les États-Unis déposent une plainte dans l'un des cas dont j'ai parlé? Pour se défendre, le Canada pourra-t-il invoquer l'argument—ou l'avons-nous déjà fait—selon lequel tout le réseau de voie navigable des États-Unis a été construit, payé et amorti par les contribuables américains? Ce réseau est fortement subventionné depuis des dizaines d'années, grâce aux Army Corps of Engineers des États-Unis. Tout le réseau ayant été financé grâce aux dépenses du secteur public des États-Unis, il n'y a aucun frais d'immobilisations à amortir. Les tarifs de transport par eau sont donc nettement inférieurs. S'agit-il, selon nos critères, d'une subvention injuste?

M. Farquhar: On pourrait dire, je suppose, monsieur le président, que les Américains considèrent l'aide du gouvernement fédéral aux voies navigables comme une compensation. . . un projet qui a été amorti, je suppose, en 1978. Une somme de 175 millions de dollars a été allouée dernièrement à la remise en état du réseau de voies navigables. Il s'agirait, je suppose, d'un compromis—qui peut faire mieux que l'autre.

M. Benjamin: Une sorte de compensation.

M. Farquhar: Oui, plus ou moins.

Le président: Monsieur Benjamin, j'aimerais que nous avancions. Cette discussion peut durer indéfiniment. Elle est fort intéressante, mais. . .

M. Benjamin: J'essaie simplement d'obtenir des explications sur toutes ces questions.

Le président: Vous savez que vous n'êtes pas censé demander une interprétation juridique à la Chambre; si vous le faites, cela ne vaut rien de toute façon puisqu'il s'agit d'un avis gratuit et qui n'a donc aucune signification. On pourrait modifier la structure du capital du CN et certains Américains prétendraient, je suppose, que cela vise à aider. . .

M. Benjamin: Je demande simplement quelles sont les conséquences du. . .

Le président: On peut se demander aussi comment le Canadien Pacifique a obtenu la moitié de l'Ouest, toutes ces. . .

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'ai pas demandé des opinions juridiques. J'ai demandé quelle incidence ces dispositions générales de l'accord commercial avaient sur toutes ces questions.

Le président: Avez-vous une question à poser qui porte sur le budget des dépenses des transports? Nous avons une question à examiner, M. Robichaud doit nous quitter à

[Text]

a.m., and the officials too want to get out of here, and they are all going to be back anyway, when we are all better prepared on questions.

As you know, it is the policy of the committee that on estimates, which is more pugilistic and adversarial than bills before the committee, research does not help members prepare questions. This is within the research capacity of the members and certainly the staff of the opposition. That is one little thing.

Mr. Benjamin: Okay. I have one specific final question, Mr. Chairman. It is regarding the lands around Pickering. I have had mail from people down there who want to be able to buy back that land and resume their normal farming operations. Some of them are presently leasing it from the department, or from Public Works, or whatever. The people concerned want a decision made regarding the repurchasing of this land. Of course, they want to repurchase it for the price they were paid for it, not the present-day market value, which is likely to be much higher than it was then. Now, what is the policy on those lands? If you recall, we had a fair number of problems with the lands around Mirabel. Let us not make that mistake again.

• 1140

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I will direct this question to Mr. Gerry Berigan.

Mr. Berigan: The Department of Transport has identified the lands which are surplus to any future possible airport requirement. Those lands have been identified to Public Works Canada, which, as the disposition agency for the government, is preparing a disposition plan. In fact, we understand that the terms and conditions of the sale-back to original tenants or owners of the land will be under the same terms and conditions that were established for Mirabel.

Mr. Benjamin: Have you any idea how soon this will be in place so that those people can start buying the land back?

Mr. Berigan: My understanding is that Public Works will have that plan and the public sale offer finished by the end of the summer.

Mr. Benjamin: All these people will have the right of first refusal—or if they chose to continue leasing it, they could?

Mr. Berigan: That is true, yes.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin and colleagues. I think there is a desire now, by consensus, to adjourn. We are all coming back another day to discuss the estimates with the officials and also with the Minister. I want to thank the officials for coming today.

[Translation]

11h45 et les fonctionnaires veulent aussi s'en aller. Ils devront tous revenir de toute façon lorsque nous serons prêts à leur poser des questions.

Comme vous le savez, lors de l'examen du budget des dépenses, qui est plus sujet à controverse que les projets de loi dont le Comité est saisi, nous avons pour politique de préparer nos questions sans l'aide des attachés de recherche. C'est tout à fait à la mesure des membres du Comité et du personnel des députés de l'opposition. Ce n'est qu'un détail.

M. Benjamin: Très bien. J'ai une dernière question précise, monsieur le président. Elle porte sur les terrains adjacents à Pickering. J'ai reçu des lettres de résidents locaux qui voudraient pouvoir racheter ces terrains et reprendre leurs activités agricoles normales. Certains d'entre eux louent actuellement les terres au ministère, au Travaux publics ou autres. Les intéressés veulent que le gouvernement prenne une décision concernant le rachat de ces terres. Bien entendu, ils veulent les racheter au prix qu'ils en ont obtenu, et non à leur valeur marchande actuelle, qui est sans doute beaucoup plus élevée qu'à l'époque. Quelle est la politique à ce sujet? Si vous vous en souvenez, pas mal de problèmes se sont posés pour les terres adjacentes à l'aéroport de Mirabel. Ne faisons pas deux fois la même erreur.

M. Sinclair: Monsieur le président, je transmets cette question à M. Gerry Berigan.

M. Berigan: Le ministère des Transports a désigné les terres qui sont en excédent par rapport au besoin futur concernant un aéroport éventuel. Il en a informé Travaux publics Canada qui, en tant qu'organisme responsable de la section des biens du gouvernement, prépare actuellement un plan de vente. En fait, d'après nos renseignements, la revente aux locataires ou aux propriétaires originaux des terres se fera selon les mêmes modalités que pour Mirabel.

M. Benjamin: Avez-vous une idée de la date où ce plan sera prêt, pour permettre aux intéressés de commencer à racheter la terre?

M. Berigan: D'après mes renseignements, les Travaux publics auront terminé d'ici la fin de l'été l'élaboration du plan et l'offre de vente au public.

M. Benjamin: Tous les intéressés auront droit au premier refus—ou s'ils décident de continuer à louer la terre, ils pourront le faire?

M. Berigan: C'est exact.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Benjamin et chers collègues. Je pense que tout le monde souhaite que nous levions maintenant la séance. Nous reviendrons un autre jour pour discuter du budget des dépenses avec le ministre et ses collaborateurs. Je tiens à les remercier de leur présence aujourd'hui.

[*Texte*]

Before we all depart, there is one item of business I would like to throw on the table in camera. So we will adjourn the public meeting and go in camera.

[*Traduction*]

Avant de nous quitter, j'aimerais que nous discussions à huis clos d'un aspect de nos travaux. La séance publique est donc levée et le Comité siège maintenant à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

Department of Transport:

K.A. Sinclair, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;
C. LaFrance, Assistant Deputy Minister, Aviation;
G. Berigan, Associate Executive Director, Airports Authority Group;
V. Barbeau, Assistant Deputy Minister, Surface;
M. Farquhar, Director General, Surface Policy and Programs;
Louis Ranger, Director, Surface Passenger Policy and Programs;
John Pringle, Director, Motor Carrier Policy and Programs;
James Miller, Director General, Strategic Policy.

TÉMOINS

Ministère des Transports:

K.A. Sinclair, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination;
C. LaFrance, sous-ministre adjoint, Aviation;
G. Berigan, directeur exécutif associé, Groupe de gestion des aéroports;
V. Barbeau, sous-ministre adjoint, Surface;
M. Farquhar, directeur général, Politique de surface et programmes;
Louis Ranger, directeur, Politique et programmes—Voyageurs;
John Pringle, directeur, Politique et programmes—Transport routier;
James Miller, directeur général, Politique stratégique.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 61

Tuesday, May 31, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 61

Le mardi 31 mai 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Annual Report of Air Canada 1987

Summary of 1987-1991 Corporate Plan and
Amended 1987 Capital Budget of Air Canada

CONCERNANT:

Rapport annuel 1987 d'Air Canada

Résumé du plan d'entreprise 1987-1991 et budget
d'investissement modifié de 1987 d'Air Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 31, 1988
(98)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:34 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Vice-Chairman, Darryl L. Gray, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Joe Reid, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Witnesses: From Air Canada: Pierre Jeannot, President and Chief Executive Officer; Roger Linder, Executive Vice-President and Chief of Passenger Operations.

The Committee commenced consideration of its Orders of Reference dated April 11, 1988, relating to the Air Canada Annual Report 1987 and October 27, 1987, relating to the Summary of 1987-1991 Corporate Plan and Amended 1987 Capital Budget of Air Canada.

Pierre Jeannot made an opening statement and, with Roger Linder, answered questions.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 31 MAI 1988
(98)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Darryl L. Gray, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Darryl L. Gray, Joe Reid, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Témoins: D'Air Canada: Pierre Jeannot, président-directeur général; Roger Linder, vice-président général, Exploitation passagers.

Le Comité reprend l'étude de ses ordres de renvoi du 11 avril 1988 relatif au rapport annuel d'Air Canada de 1987, et du 27 octobre 1987 relatif au résumé du plan d'entreprise 1987-1991 et au budget d'investissement modifié de 1987 d'Air Canada.

Pierre Jeannot fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et Roger Linder répondent aux questions.

À 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, May 31, 1988

• 0934

The Vice-Chairman: I see a quorum for hearing witnesses.

Au nom du Comité des transports, je souhaite la bienvenue à M. Jeannot et à M. Linder. Je suis convaincu que la séance sera intéressante pour tout le monde.

On behalf of the committee, I would like to welcome you here. I believe you have opening remarks, and after that we will proceed directly to questioning.

• 0935

Mr. Pierre Jeannot (President and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you, Mr. Chairman, members of the committee, ladies and gentlemen. I am accompanied by Mr. Roger Linder, who is executive vice-president for passenger operations and who will assist me in answering questions, particularly on the passenger operations side.

Mr. Chairman, on behalf of the airline's 22,000 employees, I welcome this opportunity to review our 1987 results before the Standing Committee on Transport and to discuss any significant aspects of our operation and to provide you with a general overview of how we are meeting our mandate.

Air Canada is dedicated to provide excellent air service to the people of Canada. We participate fully in this increasingly competitive domestic international environment and we will continue to do so vigorously. Providing safe, efficient and economical air service to Canadians has been our basic mission since we began operation back in 1937. We have always believed we had to be the best airline that we could be, thereby justifying the faith and hope so many Canadians have for their national airline. Mr. Chairman, our guiding principle has always been to do the best that can possibly be done, and it is my hope and that of Air Canada's management that the committee shares this belief.

The past year was significant for Air Canada, as we continued to adjust to a changing airline environment and involving public expectations regarding the social responsibility of corporations, particularly our work in the field of equal employment; of striving for the consistent use of both national languages throughout our system; of ensuring the rights of minority groups, whether customers or employees; and of participating with the disabled to develop such items as improved wheelchairs and telephone listening devices. All that, Mr. Chairman,

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 31 mai 1988

Le vice-président: Je constate que nous avons le quorum pour entendre des témoins.

On behalf of the transport committee, I wish to welcome Mr. Jeannot and Mr. Linder. I know that this will be a very interesting session for everyone.

Au nom du Comité, je vous souhaite la bienvenue. Je crois que vous avez une déclaration liminaire, après quoi nous passerons directement à la période de questions.

M. Pierre Jeannot (président-directeur général, Air Canada): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs, et membres du Comité. Je suis accompagné aujourd'hui par Roger Linder, vice-président chargé des opérations passagers, qui m'aidera à répondre à vos questions, surtout en ce qui concerne ce secteur-là.

Monsieur le président, au nom des 22,000 employés d'Air Canada, je suis heureux d'avoir l'occasion de passer nos résultats de 1987 en revue avec le Comité permanent des transports, de discuter des aspects importants de notre exploitation et de vous donner une vue d'ensemble de la façon dont nous remplissons notre mandat.

Air Canada s'efforce de fournir d'excellents services de transport aérien aux Canadiens. Nous oeuvrons énergiquement sur le marché toujours plus concurrentiel du transport aérien intérieur et international et continuerons à le faire. La prestation de services de transport aérien efficaces et économiques, avec le maximum de sécurité, constitue notre mission fondamentale depuis notre fondation en 1937. Nous avons toujours été persuadés que nous devons être la meilleure compagnie aérienne possible, justifiant ainsi la confiance et l'espoir que les Canadiens avaient placés en leur transporteur national. Monsieur le président, nous avons toujours été guidés par le désir de faire le mieux possible. J'ai l'espoir, tout comme la direction d'Air Canada, que le Comité partage ce point de vue.

L'année écoulée a été très importante pour Air Canada, qui a continué à s'adapter à un milieu de l'aviation très changeant et à l'évolution des attentes du public à l'égard de la responsabilité sociale des grandes entreprises. Nos efforts dans les domaines de l'équité en matière d'emploi, de l'utilisation systématique des deux langues officielles dans l'ensemble de notre réseau, de la protection des droits des groupes minoritaires, qu'il s'agisse de clients ou d'employés, et de la mise au point, en collaboration avec des personnes handicapées, de fauteuils roulants améliorés

[Texte]

is a matter of public record. The Canadian society is changing and we are aware of this evolving expectation.

La Loi nationale sur les transports n'est entrée en vigueur que le 1^{er} janvier 1988, mais les compagnies aériennes ont vite réagi au cours des dernières années à l'assouplissement progressif de la déréglementation, ou de la réglementation, si vous préférez.

On a assisté à une concentration de l'industrie résultant d'acquisitions, de prises de participation et d'alliances commerciales, à l'élargissement de réseaux établis de longue date et, sur de nombreuses lignes, à des augmentations de fréquences.

Pour Air Canada, tous ces mouvements ont créé de nouveaux défis et de nombreuses ouvertures.

Une grande partie de l'année 1987 a été caractérisée par une croissance assez lente sur les marchés intérieurs, une surcapacité toujours plus grande, une abondance de rabais résultant d'une concurrence plus féroce. L'année 1987 a aussi été caractérisée par une hausse de redevances aux aéroports, par un accroissement, surtout dans la deuxième partie de 1987, des coûts de carburant, ainsi que par un accroissement des coûts de sûreté et des activités reliées à la sécurité.

En outre, nous avons connu un conflit de travail de 19 jours avec les membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéro-astronautique.

Air Canada croit fermement que son personnel veut assurer la solidité et la stabilité de la compagnie et que les circonstances qui ont entouré le règlement auront conduit à une plus grande compréhension des réalités économiques, sociales et concurrentielles au sein de l'industrie et de la société en général.

Malgré les défis que nous avons dû relever en 1987, Air Canada a affiché quand même un bénéfice net de 45.7 millions de dollars durant cette année-là.

Our operating income exceeded \$100 million for the second consecutive year. Our operating revenues per tonne-mile rose by 2% over 1986 and the passenger load factors increased to 71.1% from 67.7%.

One of our most successful undertakings last year, an initiative of which we are particularly proud, is the Air Canada connector network. The airline has developed, together with its six affiliated regional carriers of Air Nova, Air Alliance, Air Ontario, Air Toronto, Northwest Territorial Air, AirBC, a vast air travel system that reaches close to 100 destinations throughout Canada.

• 0940

Through our connector network, we offer more than 1,500 weekly connections with Air Canada's system at 12 Canadian airports. Co-ordinated flight schedules and ground handling ensure convenient passenger

[Traduction]

et d'appareils téléphoniques adaptés, tout cela, monsieur le président, est très bien connu. La société canadienne évolue, et nous sommes très conscients de ses attentes.

While the National Transportation Act was passed into law on January 1st of this year, the airlines of this country have been responding quickly over the past several years to the gradual easing of regulations, or deregulation if you will.

There has been industry consolidation through acquisitions, the taking of equity positions and the making of commercial alliances, extensions of traditional networks and, on many sectors, increased flight frequency.

This has created for Air Canada many challenges and opportunities.

For the most part, 1987 was characterized by slow growth in domestic markets, increasing over-capacity, an abundance of discounts resulting from intense competition, and increasing costs relating to airport charges, fuel—particularly in the latter part of 1987—, security and safety related activities.

In addition, there was a 19-day work disruption involving members of the International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAMAW).

Air Canada firmly believes that its workforce remains dedicated to a secure and stable Air Canada and that the settlement resulted in a greater recognition of the economic, competitive and social changes taking place in the industry and throughout society.

Despite these challenges, Air Canada recorded a net profit of \$45.7 million for 1987.

Pour la deuxième année de suite, nous avons dégagé un bénéfice d'exploitation de plus de 100 millions de dollars. Notre recette d'exploitation par tonne-mille payante a gagné 2 p. 100 par rapport à 1986 et le coefficient d'occupation est passé de 67,7 p. 100 à 71,1 p. 100.

L'une de nos initiative les plus rentables de l'an dernier, dont nous sommes tout particulièrement fiers, est le réseau liaison Air Canada. Ouvrant en étroite collaboration avec six transporteurs régionaux, soit Air Nova, Air Alliance, Air Ontario, Air Toronto, Northwest Territorial Air et AirBC, Air Canada a établi un large faisceau aérien de près de 100 destinations aux quatre coins du pays.

Grâce à notre réseau liaison, plus de 1,500 correspondances hebdomadaires avec des vols d'Air Canada sont offertes à 12 aéroports canadiens. Des horaires harmonisés et de l'assistance au sol assurent des

[Text]

connections. Through ticketing is available, providing our customers with a wide range of fares.

The connector concept has gained strong acceptance among Air Canada customers. This reliable and efficient network provides convenient air service between the country's regional communities and the other cities of Canada, North America, and the world. Our computer reservation system, which was the first electronic reservation system in the world, joined with that of Canadian Airlines to form the Gemini Group, one of the largest unbiased high-tech companies in Canada. The enRoute credit card expanded its volume by over 30% and it is now the largest airline-operated credit card system in the world.

In the international arena, we inaugurated service to Vienna and the service turned out to be a resounding success. It has enhanced our already strong presence in central and northern Europe. Our global route to Bombay and Singapore finished the year by posting a good financial result. The recent reallocation of world rights offers us opportunities to expand further, and in the short term our operations will see some significant expansion in southern Europe and throughout the Mediterranean.

La question de la sécurité aérienne retient de plus en plus l'attention du public dans le monde.

Monsieur le président, Air Canada croit que la sécurité est essentielle à la crédibilité de toute compagnie aérienne. Nous n'avons jamais fait et nous ne ferons jamais de compromis à cet égard.

Au cours de l'année écoulée, nous avons encore renforcé les normes déjà strictes de maintenance et d'ingénierie et réitéré notre volonté de rester chef de file en matière d'excellence technique.

Nous avons lancé plusieurs innovations, notamment des trousseaux de lutte contre l'incendie à bord et de nouveaux revêtements ininflammables pour les cabines.

L'introduction d'un système informatique sophistiqué conçu par le personnel de maintenance d'Air Canada a révolutionné le domaine complexe de la maintenance des avions à réaction. Ce système de gestion informatisé de la production, qu'on appelle PROMIS, catalogue, suit et gère efficacement, et cela à peu de frais, le calendrier des tâches d'entretien courantes requises par tout appareil à réaction et produit pour chaque avion un plan de travail établi sur mesure.

La ponctualité des vols d'Air Canada est un atout précieux en matière de concurrence.

Nous nous sommes bâti une réputation mondiale d'excellence technique. Nous avons su nous doter du personnel et des installations nécessaires pour devenir un concurrent de taille sur le marché très compétitif de la maintenance et de la formation pour les autres

[Translation]

correspondances pratiques et une billetterie unique propose une large gamme de tarifs.

La formule des alliances a fait l'unanimité parmi les clients d'Air Canada. Ce réseau fiable et efficace est garant d'un service aérien pratique entre les localités régionales du pays et les villes du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde entier. Notre système de réservation informatisé, premier système de réservation électronique du monde, et celui de Canadien International ont été fusionnés pour former le Groupe Gemini, l'une des plus grandes entreprises de haute technologie impartiales du Canada. Le volume des transactions traitées par la carte enRoute s'est accru de 30 p. 100, plaçant notre filiale au premier rang mondial des cartes de crédit de compagnies aériennes.

Sur la scène internationale, nous avons inauguré notre desserte de Vienne, qui donne d'excellents résultats, affirmant notre présence déjà influente en Europe centrale et du Nord. Notre desserte de Bombay et Singapour, assurée dans le cadre de l'expansion globale, termine l'exercice avec de bons résultats financiers. La récente redistribution des droits de desserte dans le monde entier nous fournit l'occasion de multiplier, à court terme, nos activités dans le sud de l'Europe et sur la côte méditerranéenne.

An issue that is gaining increasing public attention throughout the world is airline safety.

Mr. Chairman, Air Canada believes that safety is fundamental to any credible airline. We have not, nor will we ever compromise our integrity in this vital area.

During the past year, we further strengthened our already stringent maintenance and engineering standards, continuing our industry-leading commitment to technical excellence.

There were a number of innovations, including cabin fire-fighting kits and new fire-blocking materials.

The introduction of a sophisticated computer system, conceived and designed by Air Canada maintenance personnel, revolutionized the complex domain of jet aircraft maintenance. Titled the "Production Management Information System" (PROMIS), it catalogues, tracks, and schedules, efficiently and in a cost-effective manner, the work required when a jet aircraft comes in for routine maintenance and produces a work package tailored to that specific aircraft.

Air Canada's on-time performance is a key competitive tool.

We have built a world-wide reputation for technical excellence and assembled the people and facilities to make us a prime contractor in the competitive business of performing maintenance and training functions for other airlines from around the world. Last year, for example, we

[Texte]

compagnies aériennes du monde entier. Ainsi, la vente de ces services a produit l'an dernier des recettes de 56 millions de dollars.

Mr. Chairman, our domestic competitors are keen and they are very aggressive. Internationally, we compete with the mega-carriers of the world and mega-alliances of the world. We must ensure that Air Canada has the tools to do the job. This is one of the primary reasons why we must proceed with the renewal of our fleet as quickly as possible. Air Canada has a multi-billion-dollar, multi-phase fleet plan to ensure that it can compete effectively, prosper and grow in the coming decades.

Legislation has now been introduced in the House of Commons that will see the partial privatization of Air Canada. This will provide us with faster decision-making capabilities and will enable us to raise new equity allowing for further fleet expansion, renewal, and new business opportunities.

In addition, the airline fully realizes that it must continue to develop strategies to improve its earnings. As a result, the airline's management has introduced a series of initiatives to improve efficiency and to increase its market shares and market presence. These actions, Mr. Chairman, are designed to ensure a good profit for this year as well as continued viability and profitability in the coming years.

We are committed and determined to remain the airline of first choice on our domestic markets and to expand our already excellent connector network. We are committed to aggressively and profitably expand internationally. We are committed and determined to maintaining our traditional standards of excellence, further strengthening our well-founded reputation as one of the world's safest, most reliable, and efficient airlines. These initiatives are intended to ensure that we continue serving Canadians well, while operating as a responsive and efficient company and a good corporate citizen.

• 0945

Mr. Chairman, ladies and gentlemen, the men and women of Air Canada have faced up to the changed realities. We have seized the opportunities presented to us and have proven their ability. I have absolute confidence in the professionals of this great airline. Whatever changes may confront Air Canada in the future, the challenges will be met. *Merci*. Thank you.

M. Robichaud: Monsieur Jeannot, monsieur Linder, bienvenue à notre Comité. Je crois que les Canadiens ont vraiment raison d'être fiers d'Air Canada. Vous avez

[Traduction]

generated over \$56 million in revenue from the sale of this expertise.

Monsieur le président, nos concurrents sur le marché intérieur sont acharnés et très dynamiques. Sur la scène internationale, nous faisons face aux méga-transporteurs et aux méga-alliances du globe. Nous devons nous munir des outils dont nous avons besoin pour faire notre travail. C'est une des principales raisons pour lesquelles nous devons entreprendre sans tarder le renouvellement de notre flotte. Le plan de renouvellement de la flotte d'Air Canada, qui porte sur un grand nombre d'avions et représente un investissement de plusieurs milliards de dollars, va lui permettre de continuer à livrer une concurrence efficace et à prospérer au cours des décennies à venir.

Un projet de loi visant la privatisation partielle d'Air Canada a été déposé à la Chambre des communes. Avec ce nouveau statut, nous pourrions mettre en place un processus décisionnel plus rapide et rassembler de nouveaux capitaux en vue d'élargir et de renouveler notre flotte, et de profiter de nouvelles ouvertures.

De plus, la Société sait qu'elle doit continuer à élaborer des stratégies pour accroître ses recettes. La direction a donc lancé une série d'initiatives pour augmenter l'efficacité d'Air Canada et renforcer sa présence sur le marché. Monsieur le président, ces mesures visent à garantir un bénéfice intéressant pour cette année de même que notre viabilité et notre rentabilité dans les années à venir.

Nous avons pris l'engagement et sommes déterminés à rester le premier choix de notre clientèle sur le marché intérieur et à élargir notre excellent réseau liaison. Nous avons pris l'engagement de poursuivre une expansion internationale dynamique et rentable. Et nous avons pris l'engagement et sommes déterminés à maintenir nos normes d'excellence traditionnelle et à renforcer la réputation que nous avons acquise en tant que l'une des compagnies aériennes les plus sûres, les plus fiables et les plus efficaces du monde. Grâce à ces initiatives, nous continuerons à bien servir les Canadiens, en répondant efficacement à leurs besoins et en restant conscients de notre responsabilité sociale.

Monsieur le président, les employés d'Air Canada se sont adaptés aux nouvelles réalités, ont saisi les chances qui s'offraient à eux et ont fait la preuve de leurs aptitudes. Les professionnels qui forment notre grande compagnie aérienne m'inspirent une confiance absolue. Et, quels que soient les changements auxquels Air Canada fera face à l'avenir, elle saura relever tous les défis. *Merci*.
Thank you.

Mr. Robichaud: Mr. Jeannot and Mr. Linder, welcome to the committee. I feel that Canadians are rightly proud of Air Canada. Over the last 51 years, you have proven

[Text]

prouvé, au cours des 51 dernières années, que vous pouviez vraiment offrir aux Canadiens un service de transport aérien se comparant à n'importe quel autre service offert n'importe où ailleurs.

Bien sûr, la question qu'on se pose en ce moment est celle-ci: pourquoi alors passer à la privatisation? On ne cesse de louer les accomplissements d'Air Canada, qui a fonctionné comme société de la Couronne, qui a offert des services partout au Canada, qui a bien desservi les Canadiens dans la grande majorité des cas, mais tout à coup, on dit: Eh bien, la prochaine étape est la privatisation, mais une privatisation partielle.

Dans un communiqué émis par Air Canada, on disait à la dernière page:

Grâce à la privatisation, la Société peut, comme ses concurrents du secteur privé, accéder aux marchés financiers pour s'y procurer les capitaux qui lui sont indispensables, a commenté M. Jeanniot. Ces capitaux sont la clé de l'avenir d'Air Canada et lui permettront de concrétiser d'importants projets d'immobilisations. . .

Qu'est-ce que cela change que vous fassiez seulement une privatisation partielle? Qu'est-ce que cela vous donne de plus que ce que vous avez maintenant? Comment cela va-t-il vous avantager ou peut-être, à un moment donné, vous désavantager sur les marchés financiers?

M. Jeanniot: Monsieur Robichaud, le gouvernement canadien n'a fait aucun investissement dans sa compagnie nationale depuis 1977. Pour toute grande compagnie, c'est une très longue période sans augmentation ou changement à son capital. Pendant cette période-là, la plupart des grandes compagnies internationales, mondiales, ont vu leur capital s'accroître et ont pu ainsi planifier des renouvellements de flottes ou des expansions de flottes. Plus récemment, ici au Canada, d'autres compagnies, dont deux principales, ont eu recours à la vente d'actions sur le marché afin d'augmenter leur capital et de pouvoir progresser dans le renouvellement et l'achat de flottes.

Donc, la Société Air Canada se trouve essentiellement désavantagée depuis déjà quelque temps, non seulement sur la scène canadienne, mais aussi sur la scène internationale, parce qu'elle n'a pas la même flexibilité financière que ses concurrentes. Je trouve que c'est une situation extrêmement dangereuse. Si on veut conserver à cette société sa valeur, non seulement au pays, en termes d'emploi, mais aussi en termes de sa présence internationale sur la scène de l'aviation commerciale, il faut lui permettre d'évoluer et de s'épanouir au même rythme que ses concurrents. Nous sommes un peu dans une sorte de camisole de force financière. Cette privatisation partielle devrait tout au moins l'alléger, nous permettant ainsi de diversifier l'actionnariat.

• 0950

[Translation]

that you really can offer Canadians airline service that is comparable to that provided anywhere in the world.

Naturally, the question we are concerned with these days is why we should privatize. People are full of praise for the accomplishments of Air Canada, a Crown corporation that has provided service across Canada and generally served Canadians well; then, all of a sudden, the word is: "Well, the next step is privatization, but only partial privatization."

On the last page of an Air Canada news release, we read that:

according to Mr. Jeanniot, Privatization would enable the company, like its private sector competitors, to have access to money markets and to obtain indispensable capital funding. This capital is the key to Air Canada's future and will allow it to go ahead with major capital investment projects. . .

What difference would only partial privatization make? What advantage would it give you over your present situation? What advantages—or eventual disadvantages—would it give you on the money market?

Mr. Jeanniot: Mr. Robichaud, the Government of Canada has invested no money in its flag carrier since 1977. For any large company, this is a very long time to go without increasing or changing its capital structure. During this time, most major international carriers' capital increased, and they were able to plan to renew or expand their fleets. More recently, here in Canada, other airlines, including two major ones, resorted to the public sale of shares in order to raise capital and get on with renewing and expanding their fleets.

Essentially, this means that Air Canada has been at a disadvantage for some time now, not only on the Canadian scene but also on the international scene, because it does not have the same financial flexibility as its competitors. I think that this is an extremely dangerous situation. If we want to maintain the company's value, not only in terms of the employment it provides in this country, but also in terms of its presence in international commercial aviation, we have to allow it to evolve and grow at the same rate as its competitors. Right now, we are in a kind of financial strait jacket. Partial privatization should alleviate this, as well as allow us to diversify our stock ownership.

Je comprends que le contribuable canadien a bien d'autres préoccupations en ce qui concerne les fonds

I can well understand that Canadian taxpayers have other priorities for the use of their tax funds. There are

[Texte]

provenant des impôts de tout le monde. Il y a bien des choses à faire dans ce pays. Il est bien évident qu'investir dans la compagnie nationale n'a pas été une priorité au cours des 10 dernières années. À ce moment-là, on permet tout simplement aux Canadiens qui le veulent, non pas à ceux qui y sont forcés par le truchement des taxes, mais à ceux qui le veulent, d'investir dans cette compagnie et de miser sur son avenir.

C'est une évolution qui semble très bien s'inscrire dans le schéma de ce qui semble se produire dans les autres grands pays du monde. La plupart des grandes sociétés nationales sont maintenant privatisées ou en voie d'être privatisées. La formule de privatisation partielle est nouvelle et peut-être un peu étrange ici, au Canada. On ne l'a pas beaucoup essayée dans le passé, mais c'est une formule qui existe dans la plupart des grands autres pays, sauf en Angleterre, où l'on a décidé de faire une privatisation totale, ce qui d'ailleurs aurait pu être très acceptable pour l'administration d'Air Canada. Donc, en Suède, en Hollande, au Japon, en Allemagne, en Suisse et dans d'autres pays, l'actionnariat de l'État semble coexister avec l'actionnariat privé. Cela donne une plus grande flexibilité d'action à la société aérienne. Elle ne doit pas dépendre exclusivement de la priorité des dépenses de l'année du gouvernement, qui a bien d'autres préoccupations.

Alors, pour nous, c'est une évolution normale qui s'inscrit dans l'évolution mondiale.

M. Robichaud: Je comprends qu'il y a une certaine évolution ou un certain cheminement à faire. Vous parlez d'accès aux marchés financiers et vous dites que vous êtes dans une camisole de force. Vous êtes dans cette camisole parce que vous êtes une société de la Couronne. En fait, vos actions étaient limitées jusqu'à un certain point. Étant donné que la privatisation est partielle, à toutes fins pratiques, vous demeurerez dans cette camisole de force pendant encore un bout de temps, puisque le gouvernement a encore 55 p. 100 des actions. Est-ce que les marchés financiers n'hésiteront pas à réagir à cette offre d'actions d'Air Canada parce que le gouvernement a encore la main sur la société? Qu'est-ce que cela change à votre situation actuelle?

M. Jeannot: Cela change essentiellement deux choses.

Premièrement, la société n'a plus à dépendre exclusivement du gouvernement pour son financement. Elle peut maintenant avoir recours à un autre type d'actionnaire qui, lui, a le choix d'investir ou de ne pas investir. Donc, il y a diversification des sources de capital. Compte tenu du fait que le gouvernement n'a versé aucune augmentation de capital à cette compagnie depuis au-delà de 10 ans, il est intéressant d'avoir une deuxième source de capital.

Deuxièmement, il y a la rapidité décisionnelle. À l'heure actuelle, notre statut de société de la Couronne nous oblige à soumettre nos révisions majeures de plans et de budgets à toute une série de niveaux d'approbation

[Traduction]

other things that need doing in this country. Investment in our national airline has obviously not been a priority over the past 10 years. The solution is to allow Canadians who want to invest in the airline to do so—not simply through their taxes, but through voluntary investment—so that they can have a stake in our company's future.

This approach is entirely consistent with developments in other major countries. Most large, state-owned airlines have already been or are now being privatized. The partial privatization scheme is new and may seem somewhat strange to Canadians. This approach has not been tried often in the past, but it does exist in most major countries, except Britain, where they opted for complete privatization. This would also have been perfectly acceptable for Air Canada. Yet, state ownership and private ownership seem to co-exist very peacefully in Sweden, the Netherlands, Japan, Germany, Switzerland and other countries. It provides the airlines with greater flexibility, since they are no longer at the mercy of government's annual spending priorities, which often lie elsewhere.

So, in our view, this is a normal development that is consistent with worldwide trends.

Mr. Robichaud: I understand that there is a certain evolution or progression that has to take place. You mentioned access to financial markets and said that you were in a strait jacket. You are in that strait jacket because you are a Crown corporation. Your scope of action was limited up to a point. Since this privatization is only partial, for all intents and purposes you will remain in that strait jacket for a while yet, since the government will still own 55% of the shares. Will financial markets not hesitate to react to this offer of Air Canada shares, since the government will still have effective control of the company? How will this change your current situation?

Mr. Jeannot: Essentially, it changes two things.

First of all, the airline will no longer have to depend exclusively on the government for its funding. It can now have access to another type of shareholder who has the choice of whether or not to invest. Therefore, there will be a diversification of sources of capital. Since the government has not increased this company's capital for over 10 years, it will be very helpful for us to have access to a second source of capital.

Second of all, there is the matter of speed of decision-making. At present, as a Crown corporation, we must submit our major plan and budget reviews for multi-level approval in the government. We must get the approval of

[Text]

gouvernementaux. Il nous faut obtenir l'approbation du ministère des Transports, du ministère des Finances et du Conseil du Trésor.

[Translation]

the Department of Transport, the Department of Finance and the Treasury Board.

• 0955

Ces mécanismes-là sont assez lourds et assez lents, car ces gens ont beaucoup d'autres préoccupations. Comme on doit se battre tous les jours dans un environnement extrêmement concurrentiel qui évolue avec une grande rapidité, les mécanismes gouvernementaux sont assez mal adaptés à la réaction commerciale que l'on se doit d'avoir sur les marchés intérieurs et internationaux. Cela nous donne donc une certaine lenteur.

Remarquez bien que lorsque toute l'industrie aérienne était réglementée, elle était assujettie à la même lenteur, mais maintenant qu'on est totalement déréglementés depuis quelques années, on se trouve drôlement handicapés par nos mécanismes décisionnels beaucoup plus lents que ceux de nos concurrents. Cette autre dimension est aussi très importante.

M. Robichaud: Mais est-ce qu'on ne peut pas quand même dire qu'Air Canada, jusqu'à maintenant, a connu beaucoup de succès?

M. Jeannot: C'est vrai, monsieur Robichaud, et nous en sommes très heureux. Cependant, des changements considérables se sont produits dans notre environnement depuis quelques années. Il y a d'abord eu la déréglementation américaine, il y a eu la déréglementation canadienne, qui a été assez progressive et qui s'est terminée de facto il y a quelques années, et maintenant il y a une déréglementation européenne qui est en marche; il y a également eu une certaine déréglementation en Asie, parce que les Asiatiques n'ont jamais été très réglementés.

En tant que société internationale, nous plongeons dans un domaine qui est totalement ou presque totalement déréglementé. Il y a donc une liberté d'action très grande, une rapidité d'action considérable, et on se retrouve, nous, avec des mécanismes beaucoup plus lents. Air Canada a connu beaucoup de succès au cours des années passées, mais c'était dans un environnement qui était extrêmement contrôlé, qui était contrôlé mondialement. Cet environnement se transforme aujourd'hui en environnement de marché libre. Il y a donc ici un contraste assez important. La compagnie s'est très bien débrouillée, je suis entièrement d'accord avec vous, dans un milieu qui était très différent et très réglementé et, progressivement, on la plonge dans un milieu où les règles du jeu sont très différentes.

Si vous voulez conserver la force et la valeur de cette compagnie dont les Canadiens sont fiers, il faut la doter de mécanismes nouveaux afin qu'elle puisse survivre et s'épanouir dans ce nouvel environnement. C'est la seule chose qu'on demande.

Mr. Benjamin: Gentlemen, welcome again. I want to start by repeating what I have said on other occasions: that I remain one of your best fans and supporters of a

Those mechanisms are quite burdensome and slow because those people have many other concerns. Since we have to fight every day in an extremely competitive and rapidly changing environment, government mechanisms do not provide for the kind of business response that is required on domestic and international markets. It is a bit of a drag on our progress.

Mind you, when the whole air industry was regulated, it was subject to the same slow processes, but now that it has been deregulated for the past few years, we are really handicapped by our decision-making mechanisms, which are much slower than those of our competitors. That other dimension is also a very important one.

Mr. Robichaud: But is it not still true that Air Canada has been very successful up to now?

Mr. Jeannot: It is true, Mr. Robichaud, and we are very happy about it. However, some substantial changes have taken place in our environment in the past few years. First there was the U.S. deregulation, then the Canadian deregulation was phased in, and completed de facto a few years ago, and now the European countries have started deregulating their industry; there has been, as well, some deregulation in Asia, where, anyway, regulation was never very heavy.

As an international corporation, we are working in a totally, or almost totally, deregulated environment. Our competitors therefore have a lot of lee way, they can respond promptly while we are held up by much slower mechanisms. Air Canada was very successful in past years, but that was in an extremely tightly controlled environment at the world level. That environment has become a free-market environment. There is therefore a marked contrast. The airline did very well, I fully agree with you on that, within an environment that was very different, and highly regulated, but now we are getting into an environment where the rules of the game are very different.

If you want to maintain the strength and value of this airline, which the Canadian people are proud of, you must give it new mechanisms so that it can survive and grow within that new environment. That is all we ask.

M. Benjamin: Je vous souhaite à nouveau la bienvenue, messieurs. Tout d'abord, je voudrais répéter ce que j'ai dit en d'autres occasions, à savoir que je suis, au

[Texte]

national publicly-owned airline in this whole building. I am feeling a little bit depressed as a result of events over the last few months, but aside from that, Air Canada has been one of the top 10 airlines for a lot of years.

Mr. Jeannot, I would like to do something about getting rid of the mythology that has been peddled, not only by your competitors but by some hon. members in this place and by some journalists, about Air Canada being subsidized, getting government funds for equity. You mentioned that it is now 11 years since any equity capital was provided by the national government. It is 26 years since any subsidies were given to Air Canada. In other words, as a Crown corporation, one shareholder representing all the people of Canada, you have been doing very, very well: profits in 9 of the last 11 years; \$105 million in the last five years, three of which were profitable and two were not. So you have been doing very well.

• 1000

I do not know what else you can do or say or what else I or others can do or say to put an end to this nonsense that is being peddled around that somehow or other, because Air Canada is publicly owned at the moment, it has some kind of an advantage over Canadian Airlines International or Wardair or anybody else.

The fact of the matter is that you are under the same kinds of constraints as they are in terms of getting capital. You go to the open market the same as they do. You get no extra benefits from the Government of Canada. You pay the same landing fees and the same airport taxes or whatever charges the government levies. To use an expression I do not particularly like, is not the playing field fairly level, if not completely level? There is not really any advantage for Air Canada because it is publicly owned, and there is no disadvantage because it is publicly owned.

I would like your comments on the mythology that is continually peddled about your being some kind of a mendicant at the doorstep of the Minister of Finance, when the facts are the opposite. Is it not correct that you have done very well as a Crown corporation operating under the same strictures and the same rules as your privately-owned competitors?

Mr. Jeannot: Quite rightly, Mr. Benjamin, we have not received any subsidies since 1962. Our last capital infusion was in 1977, when no new money was put into the corporation, but a portion of the debt we owed the Government of Canada was transformed into equity. We are certainly very proud of that fact.

I think this corporation has been doing well in the past environment. I think we have to observe that the

[Traduction]

Parlement, l'un des plus fervents partisans d'une compagnie aérienne nationale. Les événements des derniers mois m'ont quelque peu découragé, mais cela mis à part, Air Canada se classe parmi les dix principales compagnies aériennes mondiales depuis un grand nombre d'années.

Monsieur Jeannot, j'aimerais essayer de dissiper le mythe qu'ont répandu non seulement vos concurrents, mais également certains députés et même quelques journalistes, selon lequel Air Canada est subventionnée et reçoit des capitaux du gouvernement. Vous avez dit que le gouvernement fédéral n'a pas fourni de capitaux propres à votre compagnie depuis onze ans. Il y a 26 ans qu'Air Canada n'a reçu aucune subvention. Autrement dit, en tant que société d'État, n'ayant qu'un actionnaire qui représente tous les Canadiens, vous avez obtenu d'excellents résultats: vous avez réalisé des bénéfices pendant neuf des onze dernières années, et notamment 105 millions de dollars pour trois des cinq dernières années, puisque vous n'avez pas enregistré de bénéfices pour les deux autres années. On peut donc dire que vous avez connu beaucoup de succès.

Je ne sais pas ce que l'on pourrait faire ou dire pour mettre un terme à ces rumeurs absurdes que l'on colporte, selon lesquelles, puisque Air Canada est une société d'État à l'heure actuelle, elle jouit d'un avantage par rapport aux Lignes aériennes Canadiennes internationales ou Wardair, etc.

En réalité, Air Canada se heurte aux mêmes problèmes que les autres pour trouver du capital. Elle se tourne vers le marché libre au même titre que les autres. Vous ne recevez aucun avantage supplémentaire du gouvernement du Canada. Vous payez les mêmes droits d'atterrissage et les mêmes taxes d'aéroport ou tout autre droit que perçoit le gouvernement. Pour reprendre une expression que je n'aime pas particulièrement, toutes les compagnies aériennes ne sont-elles pas traitées sur un pied d'égalité? Air Canada n'est ni avantagée ni défavorisée parce que c'est une société nationale.

Je voudrais connaître votre avis au sujet du mythe continuellement répandu selon lequel vous tendez la main au ministre des Finances, alors que la réalité est tout autre. N'est-il pas vrai que vous avez obtenu d'excellents résultats en tant que société d'État assujettie aux mêmes restrictions et aux mêmes règles que vos concurrentes privées?

M. Jeannot: C'est vrai, monsieur Benjamin, nous n'avons reçu aucune subvention depuis 1962. Notre dernière injection de capitaux remonte à 1977, date où la société n'a pas reçu d'argent frais mais où une partie de la dette qu'elle devait au gouvernement du Canada a été transformée en capital-actions. Nous en sommes évidemment très fiers.

Notre compagnie a obtenu de bons résultats par le passé. Il convient de signaler que le milieu dans lequel

[Text]

environment in which we operate has changed significantly over the last four, five, six, or seven years, depending on how we take it. It has changed significantly from one in which there was tight control and tight regulations throughout the world to one in which the market forces are driving the entire industry.

The movement began with the U.S. air deregulation, followed by a progressive deregulation in Canada, and the emergence of more competitive carriers in Asia, very aggressive and very capable competitive carriers in Asia. This is not the only place where the Asians are competitive; it is certainly also very evident on the air side. A kind of deregulation is unfolding in Europe right now whereby they have decided over the next timeframe until 1992 to integrate the air transportation side of Europe. The more liberalized bilateral air agreements are providing a great deal more competition at frequency level and fare level.

All of that has substantially and totally modified our environment. All we are suggesting, Mr. Benjamin, is that in this much changed environment, we have to allow this great corporation the capabilities of equal reaction and methods and tools to its main competitors.

We are handicapped in two major areas. One is our ability to diversify capital. It is true that we can go and borrow money, as our competitors can go and borrow money. It is not different for a company from the way it is for an individual. You cannot finance yourself exclusively with that. When you go to the bank, the bank manager asks what you own. If you do not own anything, you do not borrow very much. A company that has nothing but debt cannot borrow very well and cannot borrow as much as it would like and cannot borrow at the appropriate rates. It has to have value. It has to have equity.

When things are changing very rapidly, other corporations have the ability to change their capital structure, which is something that has been denied to us up to now. It is a rather serious restriction. You just cannot not borrow indefinitely at any kind of rate. You definitely have to have increased share value at any kind of rate, and this partial privatization would enable more capital to be put into this corporation.

• 1005

The second important dimension I was relating previously is the one of decision-making. We are in an environment where decisions have to be taken very fast. Things change very rapidly. In the old days when you had all kinds of regulations, you had to apply for changes and it took a long time. So you did not have to react terribly quickly. Today, the situation can change overnight. This company has to be able to turn around, make different investments, sell assets, and embark on a new route, whatever it may be. Our status of Crown corporation requires us to submit our plans, our major revisions, our

[Translation]

nous fonctionnons a énormément changé au cours des 4, 5, 6 ou même 7 dernières années, selon la façon dont on considère les choses. Ce milieu a considérablement évolué, puisque auparavant il était fortement contrôlé et réglementé dans le monde entier et qu'à l'heure actuelle, toute l'industrie est régie par les forces du marché.

Ce mouvement a commencé par la déréglementation de l'industrie aérienne aux États-Unis, suivie par une déréglementation progressive au Canada et l'apparition en Asie de transporteurs plus concurrentiels, très dynamiques et très efficaces. Ce n'est pas le seul secteur dans lequel les Asiatiques sont concurrentiels; c'est également très évident dans le secteur aérien. On assiste actuellement à une sorte de déréglementation en Europe où l'on a décidé d'intégrer les services de transport d'ici à 1992. Les accords aériens bilatéraux plus libéraux favorisent une concurrence plus vive sur le plan de la fréquence des vols et des tarifs.

Tout cela a profondément modifié notre milieu d'exploitation. Tout ce que nous disons, monsieur Benjamin, c'est que dans ce milieu différent, nous devons permettre à notre grande société d'avoir accès aux mêmes méthodes et aux mêmes moyens que ses principaux concurrents de façon à réagir aussi rapidement.

Nous sommes handicapés dans deux secteurs importants. Tout d'abord, notre aptitude à diversifier notre capital. Il est vrai que nous pouvons emprunter de l'argent, comme le font les compagnies concurrentes. Il en va de même pour une société que pour un particulier. On ne peut pas se financer uniquement par emprunt. Lorsqu'on s'adresse à la banque, le directeur vous demande ce que vous possédez. Si vous ne possédez rien, vous ne pouvez pas emprunter beaucoup. Une société qui n'a que des dettes ne peut pas emprunter facilement et autant qu'elle le souhaiterait et qui plus est, elle ne jouit pas des taux d'intérêt les plus intéressants. Cette société doit avoir une valeur et posséder du capital.

Quand la situation évolue rapidement, d'autres sociétés sont à même de modifier la structure de leur capital, ce qui nous a été impossible jusqu'ici. Cela nous limite considérablement. On ne peut pas emprunter indéfiniment à n'importe quel taux. Il faut absolument augmenter la valeur des actions à n'importe quel taux, et cette privatisation partielle nous permettra d'injecter plus de capitaux dans la société.

Le deuxième facteur important dont j'ai parlé plus tôt concerne la prise de décisions. Nous évoluons dans un milieu où les décisions doivent être prises rapidement. Les choses évoluent rapidement. Dans le temps, à l'époque où toutes sortes de règlements étaient en vigueur, il fallait demander l'autorisation d'effectuer des changements et cela prenait du temps. Il était donc inutile de pouvoir réagir très rapidement. A l'heure actuelle, la situation peut évoluer d'un jour à l'autre. Air Canada doit pouvoir réagir, faire des investissements différents, vendre des avoirs et prendre une nouvelle orientation, quelle qu'elle

[Texte]

capital budgets and our major plans to a variety of government processes involving several departments. It is not terribly conducive to being capable of quick reaction in a competitive and aggressive world.

So from both these dimensions of speed of reaction in the very different and changed environment and of having access to different equity, I think the current process being planned for this corporation would ensure that Air Canada has the level playing field we are looking for.

Mr. Benjamin: To carry on with what you just said, Mr. Jeannot, since 1978-79, when deregulation started in the airline industry in Canada, the present and the three previous Ministers of Transport repeatedly said in the House—and so have a couple of Ministers of Finance—that they will not and do not interfere in the day-to-day operations and management of the airline. They said the same thing about CN.

It seems to me that since 1978 you have been able to cope very well with making fast decisions. I can recall not too long ago when Canadian Airlines announced a big fare reduction. You had the same one the next day. So you must have made an overnight decision. It was the other way around on another occasion.

So in terms of your decision-making process and how fast you can make them, with the conditions you have been operating under since 1978, it makes not a bit of difference whether you are privately owned, publicly owned, or a little bit of each. You have been functioning very well in that kind of milieu, and I have in fact been proud of your showing the private sector how the hell to do it.

An hon. member: Hear, hear.

Mr. Benjamin: So why bother privatizing? There would be nothing wrong with the taxpayers of Canada becoming larger shareholders in Canada. Why ask Canadians to buy shares in something they already own? You just do not need it. Your own statements belie what your claims are about privatization, and your own record, a damn good record.

Mr. Jeannot: The decision to privatize is one of my shareholders to start with, Mr. Benjamin, but this corporation will need a fairly substantial injection of capital. It has to come from somewhere. We need capital to make sure this corporation continues to expand, to remain in the forefront and is able to provide good service to Canadians.

On the decision-making, yes, of course, on fares we can move fairly rapidly.

Mr. Benjamin: Or on anything else.

[Traduction]

soit. Notre statut de société d'État nous oblige à soumettre nos plans, nos révisions importantes, nos budgets d'immobilisations et autres à divers paliers de gouvernement, soit à plusieurs ministères. Cela ne nous permet pas d'être en mesure de réagir rapidement dans un milieu concurrentiel et dynamique.

Par conséquent, sur ces deux plans, soit la vitesse de réaction dans un milieu tout à fait différent et la possibilité d'obtenir les capitaux d'autres sources, je pense que les mesures prévues actuellement à l'égard de notre société lui permettront d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrentes.

M. Benjamin: Pour poursuivre dans cet ordre d'idées, monsieur Jeannot, depuis 1978-1979, où l'on a commencé à déréglementer l'industrie aérienne au Canada, l'actuel ministre des Transports et ses trois prédécesseurs ont répété maintes fois à la Chambre—ainsi que deux ministres des Finances—qu'ils n'ont aucune intention de s'ingérer dans les activités et la gestion quotidiennes de la compagnie aérienne. Ils ont dit la même chose au sujet du CN.

D'après moi, vous avez très bien réussi à prendre rapidement des décisions depuis 1978. Je me rappelle qu'il y a quelque temps, les lignes aériennes Canadien ont annoncé une importante baisse de tarifs. Vous avez fait la même chose dès le lendemain. Vous avez donc dû prendre la décision du jour au lendemain. Une autre fois, c'est l'inverse qui s'est produit.

Donc, en ce qui concerne votre processus décisionnel et votre rapidité de réaction, compte tenu des conditions dans lesquelles vous fonctionnez depuis 1978, peu importe que la société appartienne au secteur privé, à l'État ou moitié-moitié. Vous vous en êtes très bien tiré dans ce genre de milieu et, pour ma part, j'ai été très fier de vous voir donner l'exemple au secteur privé.

Une voix: Bravo!

M. Benjamin: Pourquoi alors privatiser la compagnie? Il n'y aurait rien de mal à ce que les contribuables canadiens détiennent une plus grande part des actions. Pourquoi leur demander d'acheter des actions dans une société qui leur appartient déjà? C'est inutile. Vos déclarations démentissent vos arguments au sujet de la privatisation, ainsi que votre bilan, qui est sacrément bon.

M. Jeannot: La décision de privatiser a été prise au départ par mes actionnaires, monsieur Benjamin, mais notre société aura besoin d'une importante injection de capitaux. Ces derniers doivent venir de quelque part. Nous avons besoin de capitaux pour permettre à notre compagnie aérienne de connaître une expansion, de rester à l'avant-garde et d'offrir un bon service aux Canadiens.

Quant à la prise de décisions, il est vrai que nous pouvons réagir assez rapidement en matière de tarifs.

M. Benjamin: Ou dans tout autre domaine.

[Text]

Mr. Jeannot: Not when it comes to capital expenditures, budgets, major borrowings, the sale of assets—we have to have various levels of approval. This is certainly one of the shortcomings of the current process.

Mr. Benjamin: You made a corporate plan to the government. If you were totally private or even partially private you would also have to submit a corporate plan to the board of directors and the shareholders, and eventually you would submit it to the financial pages to make your company look as good as possible. You are going to have to do that in any case.

• 1010

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, we will come back to you on the second round. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I too would like to join with the chairman and the others in welcoming you to the committee. In welcoming you, I think of the question I asked the former president of the CNR. I said to him, do you ever envy the CPR, who can make their decisions without referring to the minister, to Treasury Board, etc., etc.? Every day and every hour, he said. I am not going to ask you the same question, because it looks like you are now going to have the opportunity of having experienced both sides.

The question by Mr. Benjamin made me think of my early days. I was raised in the valley of the dinosaurs, the Drumheller Valley, and we were taught as we were growing up that we had better always be able to change our minds, because the dinosaurs, while they were big and powerful at one time, were not able to adjust to changing conditions. So now we find their skeletons in the hills of the Drumheller Valley. As a boy, I dug up many of the skulls and often wondered about why do such big monsters not have enough sense to change with changing conditions.

I guess I am still a dinosaur, Mr. Benjamin, but I am not the type of dinosaur who cannot change his mind. It seems to me that we are now going through a different environment and economic conditions compared to five, ten, fifteen years ago.

If Air Canada cannot adjust to changes, while it is big and powerful now, and has been, perhaps it too would finally start to go back the other way when the competitors have advantages over what you have. So I have to say that I appreciate the answers you gave to Mr. Benjamin. I appreciate his questions also, but I certainly appreciate the answers more, because I am a free enterpriser.

I would like to ask one or two questions. I wonder if Air Canada would be happier with full privatization, rather than partial? What is your view in that regard?

Mr. Jeannot: Mr. Taylor, there is no doubt, as in fact Mr. Robichaud hinted before, that the ultimate aim should be full privatization, whether or not this

[Translation]

M. Jeannot: Pas lorsqu'il s'agit de dépenses d'immobilisations, de budgets, d'emprunts importants, de ventes d'avoirs—nous devons faire approuver nos projets à plusieurs niveaux. C'est sans aucun doute l'une des faiblesses du système actuel.

M. Benjamin: Vous avez présenté un plan d'entreprise au gouvernement. Si la société était entièrement ou en partie privée, vous devriez également soumettre un plan d'entreprise au conseil d'administration et aux actionnaires, et vous finiriez par le publier dans les journaux financiers pour présenter votre société sous le meilleur jour possible. Vous allez devoir le faire de toute façon.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, nous reviendrons à vous lors du deuxième tour. Monsieur Taylor.

M. Taylor: Tout comme le président et les autres, je voudrais vous souhaiter la bienvenue ici, ce qui me fait penser à la question que j'ai posée à l'ex-président du CN. Je lui ai demandé s'il n'enviait jamais le CP qui peut prendre des décisions sans devoir en parler au ministre, au Conseil du Trésor, etc.? Il m'a répondu qu'il l'enviait chaque heure, chaque jour. Je ne vais pas vous poser la même question puisque vous allez bientôt pouvoir juger ce qui est préférable.

La question que vous a posée M. Benjamin m'a fait penser à ma jeunesse. J'ai grandi dans la vallée des dinosaures, la Vallée de Drumheller, et, tout petit, on nous a appris que nous ferions mieux de changer d'avis de temps à autre, car les dinosaures, s'ils ont été gros et forts à une époque, n'avaient pas pu s'ajuster au monde changeant. Leurs squelettes sont maintenant éparpillés dans les collines de la Vallée de Drumheller. Petit garçon, j'ai déterré beaucoup de crânes de ces dinosaures et je me suis souvent demandé pourquoi de tels monstres n'avaient pas su s'adapter.

Je suppose qu'on peut toujours me traiter de dinosaure, monsieur Benjamin, mais je suis un dinosaure qui change d'avis. Il me semble que la conjoncture actuelle est différente de celle d'il y a 5, 10 ou même 15 ans.

Si Air Canada ne peut s'adapter aux changements, alors que la compagnie est solide et puissante, et l'a été, elle se mettra peut-être aussi à régresser si ses concurrents l'emportent. Alors, je dois avouer que j'ai apprécié les réponses que vous avez données à M. Benjamin. J'ai bien aimé ses questions également, mais j'ai préféré vos réponses, car je suis partisan de la libre entreprise.

J'aimerais vous poser une ou deux questions. Je me demande si Air Canada ne préférerait pas être privatisée totalement et non partiellement? Qu'en pensez-vous?

M. Jeannot: Monsieur Taylor, il ne fait aucun doute, comme l'a sous-entendu tout à l'heure M. Robichaud, que le but ultime de cet exercice est une privatisation totale,

[Texte]

government chooses to move toward this in a progressive fashion or in one shot. We have seen both models: we have seen the British Airways model, which was 100%, and we have seen the KLM model, or the Japan airline model, where it has been progressive over a period of years. That is a matter of choice.

There is no doubt that financial institutions are certainly more confident, particularly here in North America, of a 100% privatized company rather than a mixed ownership. We do not have a great deal of experience in this country on mixed ownership, so our preference was for full privatization. Having said that, I am convinced that we can also make partial privatization work under the conditions in which it appears to be unfolding today.

Mr. Taylor: I take from that answer that you think it would be more difficult for the board and the management to direct and manage the company with 45%-55% ownership, rather than with 100% ownership. Is it an easier way if you had 100% ownership?

Mr. Jeannot: I would think that it would be easier, yes, because I suppose it would be easier to conciliate the different forms of objectives that may be represented by the shareholders. So that is the simplest approach, really.

Mr. Taylor: Has there been any discussion with the government in regard to what term of years you are going to operate under a 45%-55% arrangement, and eventually get into 100%? Has there been any discussion in regard to time period?

Mr. Jeannot: No. My understanding is that at this particular point in time the government has not stated any specific timeframes.

• 1015

Mr. Taylor: When our committee was in Europe discussing security at airports, we had the opportunity to discuss it with many airlines, including the British, French, German, and so on. In the discussions the British people told us about the golden share Prime Minister Thatcher has retained in the privatization of the British airline. In other words, the British are going to make sure they keep their hand in the pot. What is your view regarding that golden share? Would it work in Canada, or would it simply give the government power to thwart the actions of the board and the management who are experts in the field of managing aviation?

Mr. Jeannot: I think a golden share or a specific stated condition of intervention by the governments in the affairs of the corporation is quite acceptable if it is debated, discussed, and clearly identified ahead of time. But it seems to me that any government is always sovereign in its own country and I think the government has a right to intervene even with a private enterprise. It has done so at times, sometimes to help out and bail out a company and also to restrict its freedom. So as long as a

[Traduction]

que ce gouvernement choisisse d'y aller progressivement ou d'un seul coup. Les deux ont été faits: la British Airways a été privatisée à 100 p. 100 alors que les compagnies aériennes KLM et japonaise l'ont été progressivement. C'est une question de choix.

Il ne fait aucun doute aussi que les établissements financiers préfèrent, du moins en Amérique du Nord, qu'une compagnie soit privatisée à 100 p. 100 et non pas partiellement. La propriété mixte n'est pas chose courante ici, si bien que nous préférons une privatisation intégrale. Cela dit, je suis convaincu que nous pouvons assurer le succès d'une privatisation partielle dans les conditions qui sont celles d'aujourd'hui.

M. Taylor: J'en conclus qu'il serait plus difficile, à votre avis, de gérer une compagnie privatisée à 45 p. 100 et 55 p. 100 plutôt qu'à 100 p. 100. Serait-il plus facile de gérer Air Canada si elle était privatisée à 100 p. 100?

M. Jeannot: Je dirais que oui car je suppose qu'il serait plus facile de concilier les différents objectifs des actionnaires. C'est en fait la façon la plus simple de procéder.

M. Taylor: Avez-vous discuté avec le gouvernement du nombre d'années durant lesquelles vous allez devoir opérer sous le régime de la propriété mixte avant d'être totalement privatisés? En avez-vous discuté avec le gouvernement?

M. Jeannot: Non, à ma connaissance, le gouvernement n'a pas fixé de laps de temps.

M. Taylor: Lorsque notre Comité s'est rendu en Europe, nous avons eu l'occasion de discuter de la sécurité aéroportuaire avec de nombreuses compagnies aériennes européennes, dont la Britannique, la Française, l'Allemande, etc. Lors de ces discussions, les Britanniques nous ont parlé de l'action préférentielle que M^{me} Thatcher, le Premier ministre, avait retenue lorsqu'elle a décidé de privatiser la compagnie aérienne britannique. Autrement dit, le gouvernement britannique entend avoir son mot à dire. Qu'en pensez-vous? Pourrait-on retenir cette idée au Canada, ou est-ce que cela permettrait simplement au gouvernement de torpiller les mesures prises par le conseil d'administration et la haute direction de la compagnie qui sont experts en la matière?

M. Jeannot: Je crois qu'une action préférentielle ou une mesure d'intervention publique quelconque est tout à fait acceptable si chaque partie sait à quoi s'en tenir à l'avance. Mais il me semble que tout gouvernement est souverain en son pays et je crois que le gouvernement a le droit d'intervenir même dans les affaires d'une entreprise privée. C'est ce qu'il a fait parfois, en aidant ou en renflouant certaines entreprises ou en en bâillonnant d'autres. Ainsi, tant qu'un gouvernement est souverain en

[Text]

government is sovereign in its own country I think it always has an implicit golden share.

Mr. Taylor: Yes. That was going to be my next question. Does the government not really have a golden share whether it says so or not, through the Department of Transport?

Mr. Jeannot: That is right. The ability to regulate is always here. In the United States, prior to their own form of deregulation, their own airlines were even more tightly regulated than we were in Canada, and the United States government did not own any airline. You do not have to own airlines or you do not have to own business to have control. You can control through regulations. At this particular time, there is some form of regulation concerning quality of service in the United States because some consumer reaction has taken place.

Mr. Taylor: When we were in France, they were in the process of working out the formula for the privatization. One of the matters they were discussing very carefully was what share the workers of the airline would have and whether there would be a maximum amount they could buy, how it would be arranged, and so on. Have there been discussions between Air Canada and its employees in regard to that particular angle? Is it right that some parts of the union want privatization and some do not? Is this going to be a difficult matter to resolve?

Mr. Jeannot: No, I do not think it is going to be a difficult matter to resolve, Mr. Taylor. On the one hand we know there is an important employee group that wants to invest. They formed on their own an association to express their views. They have certainly been very vocal about their desire, their need, to invest in the corporation. We are of course in the process of developing various proposals, which have not been completed at this time but which will be available whenever the legislation is passed, to have an employee share ownership plan. The details are not finalized, but we certainly would look for ways of encouraging employees to become shareholders of Air Canada right at the start and to continue to do so, presumably through payroll deduction and whatever other methods can be made available to facilitate that action. So we are certainly highly supportive of employees and there is a great deal of interest on the part of employees.

There is some opposition in some of the unions, at the leadership level, but in general most of the employees by far I would say are quite enthused at the thought of becoming shareholders. But it will be something completely left to their discretion. If they wish to or do not wish to is naturally up to each individual employee.

• 1020

Mr. Taylor: Yes. I spoke to one of the pilots of Air France about this. I had the opportunity to speak to him, and he spoke better English than I speak. I asked if he felt

[Translation]

son pays. je crois qu'il dispose toujours d'une action préférentielle implicite.

M. Taylor: Oui, c'est d'ailleurs ce que j'allais vous demander. Le gouvernement ne dispose-t-il pas de toute façon d'une action préférentielle sous la forme du ministère des Transports?

M. Jeannot: Vous avez raison, des règlements peuvent toujours être imposés. Aux États-Unis, avant que l'industrie ne soit déréglementée, les compagnies aériennes américaines étaient beaucoup plus réglementées que nous l'étions au Canada et le gouvernement américain ne possédait aucune compagnie aérienne. Il n'est pas nécessaire d'être propriétaire de compagnies aériennes ou d'entreprises quelconques pour en avoir la mainmise. Les gouvernements peuvent toujours intervenir en établissant des règlements. À l'heure actuelle, la qualité du service a été réglementée aux États-Unis en raison de la réaction du public.

M. Taylor: Lorsque nous étions en France, les autorités françaises étaient en train de préparer leur plan de privatisation. Elles se demandaient quelle part reviendrait aux employés de la compagnie et si le nombre d'actions qu'ils pourraient acheter serait plafonné, comment procéder, etc. Des discussions semblables se sont-elles tenues entre Air Canada et ses employés? Est-ce vrai que certains éléments du syndicat désirent que la compagnie soit privatisée et d'autres non? Cette question sera-t-elle difficile à trancher?

M. Jeannot: Non, je ne crois pas que ce le sera, monsieur Taylor. Nous savons qu'un groupe important d'employés désire investir dans la compagnie. Ils ont d'ailleurs formé de leur propre chef une association pour pouvoir exprimer leur point de vue. Ils ont manifesté haut et clair leur désir d'investir dans la compagnie. Nous sommes en train de préparer diverses propositions évidemment qui n'ont pas encore été arrêtées pour l'heure, mais qui seront prêtes lorsque le projet de loi sera adopté en vue d'établir un régime d'actionnariat. Les détails n'en sont pas encore arrêtés, mais nous allons tout faire pour encourager les employés à devenir actionnaires d'Air Canada dès le début, et nous continuerons de le faire, vraisemblablement par le biais de retenues salariales ou par d'autres moyens qui nous permettront de faciliter cet achat. Mais nous encourageons les employés à devenir actionnaires et je dois dire que cela les intéresse énormément.

Effectivement, certains syndicats s'y opposent, surtout au niveau des dirigeants, mais en général, la plupart des employés sont très heureux à la pensée de devenir actionnaires. Mais nous ne les forcerons pas. Il appartiendra à chacun de décider s'il veut investir ou non.

M. Taylor: Oui et j'en ai parlé à un des pilotes d'Air France. D'ailleurs, il parlait mieux anglais que moi. Je lui ai demandé s'il était content qu'Air France soit privatisée

[Texte]

enthusiastic about becoming privatized, and he said he was just thrilled to think that he would own part of this airline for which he had been working for so many years. He said he could not work any better because he had given his best all through the years, but that he would continue to give his best because now he would be able to share in the profits. It seemed to me that this was a pretty sensible arrangement.

I would like to congratulate Air Canada on one point. I was travelling from Ottawa and was supposed to pick up a young lad in Calgary who was coming out west to see the country. The airline in Ottawa was delayed, so we were two hours late in getting to Toronto. In the meantime, the plane from Toronto had left and the boy was on that plane, and I was sick at heart to know what was going to happen to him when he arrived in Calgary, a lad in a strange city all by himself, maybe with no money.

So I went to one of the ticket agents in Toronto when we arrived there. She said she did not know what she could do about it, so I went to the RCMP and he said there was nothing he could do about it. So I phoned the airport in Calgary and talked to one of the girls. When I told her the problem, she said not to worry about it, that she would meet the boy at the plane and look after him. When we did arrive in Calgary at 1 a.m., here the boy was as happy as anything. She had taken him out and given him a meal, just as if she was the mother of the lad.

So I want to congratulate your staff on being willing to go the second mile to serve the people. That is one example of why Air Canada has done so well.

Mr. Belsher: Again, welcome, gentlemen. I can tell you that, having grown up with Air Canada or Trans-Canada Airlines always being there—I go back to the time when that is what it was known as—I ended up with a new appreciation of Air Canada upon going to Europe and seeing how highly thought of Air Canada was, not only in England but also in France and Frankfurt, places where you do touch down, and seeing the work you do there.

What I would like to touch upon in my questioning with you is your reservation system. We have had the ReserVec and the Pegasus of Canadians and now we have Gemini, which is a combination of both. I know it must be an important tool of merchandising your product. How important is it? Is it very, very essential or just essential? Could you elaborate on its importance?

Mr. Jeannot: I am going to ask Mr. Linder, who has responsibility in the operation on the passenger side for sales throughout Canada, and therefore the distribution of the product is one of his many responsibilities. But he has been very close to that subject, so perhaps I can ask him, Mr. Chairman, to comment on this important dimension.

Mr. Roger Linder (Executive Vice-President and Chief of Passenger Operations, Air Canada): Mr. Belsher, you are quite right. A reservation system for any airline—and

[Traduction]

et il m'a répondu qu'il était ravi de pouvoir posséder une partie de cette compagnie aérienne pour laquelle il travaille depuis tant d'années. Il m'a dit qu'il ne pouvait pas travailler mieux parce qu'il avait donné tout de lui-même pendant toutes ces années, mais qu'il continuerait de faire de son mieux parce qu'il pourrait dorénavant participer aux bénéfices de la compagnie. Cela m'a semblé bon.

Et j'aimerais féliciter Air Canada d'une chose. J'allais d'Ottawa à Calgary et j'étais censé rencontrer un jeune garçon à Calgary qui était venu dans l'Ouest pour visiter le pays. Mon vol à Ottawa a été retardé si bien que nous sommes arrivés à Toronto deux heures en retard. Entre-temps, l'avion de Toronto était parti alors que le garçon y était et je me demandais avec effroi ce qui allait lui arriver une fois qu'il aurait atterri à Calgary, puisqu'il était tout seul, dans une ville qu'il ne connaissait pas, et vraisemblablement sans argent.

Je suis donc allé voir une des préposées aux billets à Toronto lorsque nous y sommes arrivés. Elle m'a dit qu'elle ne savait pas ce qu'elle pouvait faire si bien que je suis allé voir la GRC qui m'a dit qu'il ne pouvait rien. J'ai donc téléphoné à l'aéroport de Calgary et j'ai expliqué mon problème à une jeune femme qui m'a dit de ne pas m'en faire, qu'elle rencontrerait le garçon à la descente de l'avion et qu'elle s'en occuperait. Lorsque nous sommes arrivés à Calgary à une heure du matin, cet enfant était tout heureux. Elle lui avait offert à dîner, comme si elle avait été la mère de cet enfant.

C'est pourquoi je voudrais féliciter votre personnel d'avoir tant fait pour les autres. Voilà pourquoi Air Canada connaît tant de succès.

M. Belsher: Bonjour, messieurs. Je dois avouer, ayant grandi avec Air Canada ou Trans-Canada Airlines—c'est ainsi qu'elle se nommait à l'époque, que je me suis mis à apprécier davantage Air Canada lorsque je suis allé en Europe et constaté à quel point Air Canada était appréciée partout, non seulement en Angleterre, mais également en France et en Allemagne, à Francfort, endroits où vous assurez des vols.

Je voudrais vous parler de votre système de réservations. Air Canada a son propre système, ReserVec et le Canadien International possède son propre système dénommé *Pegasus* et un nouveau système, Gemini, regroupe les deux. Je sais que ce système doit contribuer à la commercialisation de votre produit. Est-il vraiment important? Est-il absolument essentiel ou simplement essentiel? Pouvez-vous nous parler de son importance?

M. Jeannot: Je vais demander à M. Linder, qui est responsable des ventes-passagers au Canada et par conséquent de la distribution de notre produit. Il s'en occupe de très près, et je lui demanderais, avec votre permission, monsieur le président, de bien vouloir répondre à votre question.

M. Roger Linder (vice-président administratif et directeur du Service passagers, Air Canada): Monsieur Belsher, vous avez tout à fait raison. Un système de

[Text]

we are no different from any other airline with access to a reservation system of the kind we have been operating in Canada for so many years, the ReserVec system—is recognized as a very, very important means of distributing its product not only directly to the customer through its own reservations offices, but also and equally important, indirectly through the travel agency outlets across the country of which we have something over 3,000 in Canada. It is not the sole means by which we sell our product, but it is an extremely important one.

Of course, like so many other airlines around the world, we have over the last many years taken a great deal of time and spent a great deal of money to develop technically the features of such a reservation system to do that job better, to provide more accurate and up-to-date information about our products and the prices of our products right around the world. So it is a very, very important system.

• 1025

Like every other reservation system, our system enables us not only to sell our products in Canada but also to sell a lot of other people's products around the world where we connect to other airlines around the world, in North America, in Europe and the other parts of the world. So it is in a sense a world-wide distribution system, although obviously primarily the focus is in Canada.

Mr. Belsher: I see you are having fun with the director of the bureau of competition, because he is possibly challenging you. Well, he has actually filed an application under the Competition Act against the Gemini reservations system. Do you feel this is predicated because of Wardair not having been invited, or is Wardair going to be invited to be part of it? And also, can another airline end up succeeding in Canada not being part of the Gemini Group?

Mr. Jeannot: Through the Chair to Mr. Belsher, I have personally invited Mr. Ward twice to join the Gemini Group formally, and he has refused on all counts. The first time around he decided to sign up with System 1, which is owned by Texas Air International and the very famous Frank Lorenzo.

Mr. Benjamin: Two pirates got together.

Mr. Jeannot: I will not comment.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Jeannot: And more lately, I understand he has now switched from System 1 and joined with Sabre, which is American Airlines' own reservation and distribution system, and perhaps the most aggressive in North America at this point in time.

So not only is Mr. Ward welcome to join today, and I make him a third invitation officially in front of this

[Translation]

réservations pour toute compagnie aérienne—et nous ne sommes pas différentes des autres compagnies aériennes qui ont accès à un système de réservations comme le nôtre depuis de nombreuses années, le système ReserVec—nous permet de distribuer le produit en question non seulement auprès du client lui-même par l'intermédiaire des bureaux de réservation, mais aussi auprès des agences de voyage du pays qui sont au nombre de 3,000 ou un peu plus au Canada. Ce n'est pas le seul moyen qui nous permette de vendre notre produit, mais c'est un moyen extrêmement important.

Evidemment, comme tant d'autres compagnies aériennes du monde, au cours des dernières années, nous avons consacré beaucoup de temps et d'argent au perfectionnement d'un système de réservations de ce genre qui nous permet de mieux exercer nos activités, d'offrir des renseignements plus exacts et à jour sur nos produits et sur les prix de nos produits un peu partout dans le monde. Par conséquent, ce système, est très, très important.

Comme tout autre système de réservations, le nôtre nous permet non seulement de vendre nos produits au Canada, mais également de vendre beaucoup de produits d'autres personnes dans le monde entier où nous sommes en liaison avec d'autres compagnies mondiales, en Amérique du Nord, en Europe et dans d'autres pays du monde. D'une certaine façon, donc, il s'agit d'un système de distribution mondial, même s'il se concentre manifestement sur le Canada.

M. Belsher: Je constate que vous avez des démêlés avec le directeur du bureau de la concurrence qui est peut-être en train de vous attaquer. En fait, il a déjà déposé une demande aux termes de la Loi sur la concurrence pour s'opposer au système de réservations Gemini. A votre avis, est-ce dû au fait que Wardair n'a pas été invitée à participer au système, ou va-t-on l'inviter à le faire? En outre, une autre compagnie aérienne peut-elle réussir au Canada si elle ne fait pas partie du groupe Gemini?

M. Jeannot: Je répondrai à M. Belsher, par l'entremise de la présidence, que j'ai personnellement invité officiellement M. Ward à deux reprises à se joindre au groupe Gemini, et il a refusé à chaque fois. La première fois, il a décidé de se joindre au Système 1, qui appartient à *Texas Air International* et au célèbre Frank Lorenzo.

M. Benjamin: Deux pirates qui se regroupent.

M. Jeannot: Je m'abstiendrai de tout commentaire.

Des voix: Oh, oh!

M. Jeannot: Et dernièrement, j'ai appris qu'il est passé du Système 1 au Sabre, le système de réservations et de distribution d'*American Airlines*, qui est sans doute le plus efficace en Amérique du Nord à l'heure actuelle.

M. Ward est donc tout à fait bienvenu s'il désire se joindre à nous, et je l'y invite une troisième fois à titre

[Texte]

committee, but also other interests are welcome to join. Because that system is intended to be a Canadian link to the world network and not one to serve the interests of Air Canada or Canadian Airlines International or any other airline, but the travelling public of Canada. It is intended to be a Canadian link in one of the world chains that are likely to develop. In fact, we are indeed disappointed that this action is taking place—of contesting the existence of that merger. Perhaps it is the strict interpretation of looking at it on the Canadian scene.

What is unfolding in the world today is that there are only going to be a few world systems. In Europe, the airlines of Europe have banded into two systems right now, Galileo and Amadeus. In the United States, there are four or five systems that are competing. In Asia, there are probably going to be a couple. I am not sure all these systems actually are going to survive in the world. There are going to be alliances of that and there are probably going to be a few competing world systems. All we were trying to do in this country and are trying to do in this country is to have a strong Canadian component of a world network.

I would sincerely hope, Mr. Chairman, that when this is made explicit in front of the tribunal that will review this merger, this very Canadian position is understood and supported.

Mr. Belsher: I am very glad to hear that, because I am worried about this action that has been filed against the Gemini system.

While in Europe, the Europeans told us their Amadeus or Galileo, whichever one they were a part of, they said it was so important for them to have a combined reservations system in order to go against the American competition; that was the American ones that they were. . . Whether you are going to try to align yourself with one of the Europeans or not. . . I do not know if you would care to comment on that at this time.

Mr. Jeannot: There is no doubt, Mr. Chairman, that Gemini will be allied with one of the European networks and at least one of the American networks and probably also one of the Asian networks, eventually. The strategic objective here is to have a strong Canadian bargaining chip in one of these world networks, which eventually will undoubtedly end up with two or three networks.

• 1030

Mr. Belsher: Let us switch over to an entirely different topic, and that is airport security. There has been a lot in the news of late about airport security. We recommended

[Traduction]

officiel devant le Comité, mais d'autres compagnies peuvent aussi participer à notre système si elles le désirent. En effet, ce système vise à assurer un lien entre le Canada et le réseau mondial, et il n'est pas censé servir les intérêts d'Air Canada, des Lignes aériennes Canadien international ou n'importe quelle autre compagnie aérienne, mais bien ceux du public voyageur du Canada. Il est censé servir de lien canadien dans l'une des chaînes mondiales qui vont probablement voir le jour. En fait, nous sommes même déçus de ce qui se passe, c'est-à-dire que l'on conteste l'existence de cette fusion. C'est peut-être une interprétation restreinte de ce qui se passe sur la scène canadienne.

Compte tenu des événements qui se passent actuellement dans le monde, on peut s'attendre à ce qu'il n'existe que quelques systèmes mondiaux. En Europe, les compagnies aériennes se sont regroupées en deux systèmes, le Galileo et l'Amadeus. Aux États-Unis, il y a quatre ou cinq systèmes qui se livrent concurrence. En Asie, il y en aura sans doute deux. Je ne sais pas si tous ces systèmes pourront survivre sur la scène mondiale. Il va y avoir des alliances et il restera sans doute une poignée de systèmes mondiaux qui se livreront concurrence. Tout ce que nous avons essayé et essayons encore de faire dans notre pays, c'est de disposer d'un élément canadien fort d'un réseau mondial.

J'espère sincèrement, monsieur le président, que lorsque nous expliquerons clairement la situation au tribunal qui sera chargé d'examiner cette fusion, celui-ci comprendra et appuiera notre position qui vise à défendre les intérêts canadiens.

M. Belsher: Je suis très heureux de l'apprendre, car cette plainte déposée contre le système Gemini me préoccupe.

Pendant notre voyage en Europe, les Européens nous ont dit que le système Amadeus ou Galileo, selon celui auquel ils participent, est très important dans la mesure où il leur permet de disposer d'un système de réservations combiné pour soutenir la concurrence américaine; ce sont les systèmes américains qui ont. . . Que l'on cherche ou non à s'aligner sur l'un des systèmes européens. . . j'aimerais savoir si vous pouvez nous donner votre avis à ce sujet.

M. Jeannot: Il ne fait aucun doute, monsieur le président, que le système Gemini sera allié à l'un des réseaux européens et à au moins un des systèmes américains, et sans doute aussi à l'un des réseaux asiatiques, un jour ou l'autre. L'objectif stratégique consiste à affirmer la présence du Canada au sein de l'un de ces réseaux mondiaux qui, un jour ou l'autre, seront sans aucun doute regroupés en deux ou trois grands réseaux.

M. Belsher: Passons maintenant à un sujet entièrement différent, celui de la sécurité aéroportuaire. On en a beaucoup parlé dernièrement. Dans notre rapport, nous

[Text]

in our report that Transport Canada take on the aspect of that. What is Air Canada's feeling on that report we turned in?

Again, that came out of what we saw happening over in Europe, because we felt their airport systems were more highly developed than what Canada's were. Ours were built around mainly domestic services rather than international routes. We have some fine international airports in Canada now as well.

Mr. Jeannot: Perhaps I will make a general comment and ask Mr. Linder to elaborate a little further.

Security at airports, like security in the air, is a very important subject and certainly one to which we give a fair bit of attention on a continuous basis. The Canadian system has been improving. I think the norms themselves are certainly as good as anywhere else in the world. The processes are pretty stringent. More training is required and more modifications to the systems are going in today.

From an airline point of view, we are also naturally concerned with convenience to travellers. On the one hand you want to be as safe as possible and ensure the system is as airtight as it is possible to make it, and at the same time you want to be able to maintain punctuality of service. You want to ensure the customers are treated with courtesy and that the process is efficient and fast and does not deteriorate unduly the operations of the airline. It is fairly obvious that if you are going between Vancouver and Calgary or Ottawa and Toronto, and it is a one-hour flight and you arrive at the airport ten minutes before flight time, as some business people have a tendency to do but should not do, you want to move as quickly as possible. You try to balance that with saying we also have to make sure this thing is totally airtight. It is a delicate balance.

We also have to keep in mind the total cost of that operation, because it is ultimately borne by the consumer. There is also the fact that security at airports is only one of the links of a chain of security which naturally involves the RCMP and Interpol and people around the world, because fortunately protection against well-known terrorist groups is not uniquely in the hands of the people who screen passengers at airports. There are various functions. It is therefore one of continuous concern and one that we keep working on.

I know Mr. Linder has been involved with a number of other airline operating heads, more recently in fact with the Ministry of Transport in making recommendations on today's system and what we can see down the road. Perhaps I can ask him to add a few comments.

[Translation]

avons recommandé que Transports Canada s'en charge. Que pense Air Canada du rapport que nous avons préparé?

Là encore, nos recommandations se fondent sur ce que nous avons vu en Europe où, d'après nous, les systèmes de sécurité aéroportuaires sont beaucoup plus avancés que ceux du Canada. Chez nous, ils se concentrent principalement sur le service intérieur et non sur les lignes internationales. Nous avons aussi quelques beaux aéroports internationaux au Canada.

M. Jeannot: Je pourrais peut-être faire une remarque de portée générale et demander à M. Linder de vous en dire plus à ce sujet.

La sécurité aux aéroports comme dans les airs est un domaine très important dont nous nous préoccupons continuellement. Le système canadien s'est amélioré. Les normes appliquées sont certainement aussi bonnes que partout dans le monde. Les méthodes sont assez strictes. Il faut accroître les programmes de formation et apporter d'autres modifications au système.

En tant que compagnie aérienne, nous nous préoccupons également, cela va de soi, de la commodité des voyageurs. D'une part, on veut offrir un service aussi sûr que possible et éviter la moindre brèche dans le système et, en même temps, on veut pouvoir maintenir la ponctualité du service. Nous voulons nous assurer que nos clients sont traités de façon courtoise et que le système est efficace et rapide et n'entrave pas inutilement les activités de la compagnie aérienne. De toute évidence, lorsqu'on voyage de Vancouver à Calgary ou d'Ottawa à Toronto, c'est un vol d'une heure et l'on arrive à l'aéroport 10 minutes avant le départ comme certains hommes d'affaires ont tendance à le faire, malgré nos conseils, et ils veulent que tout se passe le plus rapidement possible. Nous essayons de compenser cela en leur disant que nous devons également nous assurer que rien n'échappe au contrôle. C'est un équilibre délicat à réaliser.

Nous ne devons pas oublier non plus le coût total de cette activité, car ce sont les consommateurs qui l'assument en dernier ressort. En outre, la sécurité aux aéroports ne représente que l'un des maillons d'une chaîne de sécurité qui met en cause bien entendu la GRC, Interpol et d'autres groupes dans le monde entier, puisque heureusement, la protection contre les groupes terroristes connus ne tombe pas uniquement sous la responsabilité des gens qui contrôlent les passagers aux aéroports. Il existe diverses fonctions. C'est donc une question qui nous préoccupe et que nous examinons continuellement.

Je sais que M. Linder, de concert avec certains autres chefs d'exploitation de compagnies aériennes, et dernièrement avec le ministère des Transports, a élaboré des recommandations au sujet du système actuel et des améliorations envisagées. Je pourrais peut-être lui demander de faire quelques remarques supplémentaires.

[Texte]

Mr. Belsher: Okay. Maybe Mr. Linder could also comment. Do you think the airlines can do it more economically than giving it to Transport Canada? Would you comment on that facet of it too?

Mr. Linder: Yes, I will be pleased to, Mr. Belsher.

First of all let me make it clear that while the airlines in Canada administer the passenger screening security process at airports, they do so under the specific direction, regulations and directives of the Ministry of Transport, who establish the procedures and the standards the security companies in the different airports have to follow. It is not a black and white situation. The ministry is very directly involved in terms of the procedures and the standards that we have to follow through the contracting to the various security agencies.

The administration has been in the hands of the airline community in Canada since 1972, when the screening processes were first established in this country. They have obviously evolved since then, considerably. It is our opinion that the system works perfectly adequately and satisfactorily against the level of threat that would be the norm in a country like Canada at the present time.

• 1035

Over the whole period since 1972, there has not been one instance of hijacking or other serious threat to the airline's operations in Canada, and certainly no incident that could be attributed to a fault in the passenger-screening processes of airports specifically. In the last year, in 1987, the system worked well enough to be able to detect well over 600 dangerous objects of one kind or another—hand-guns, knives, and so on—in the hand-baggage of passengers boarding all flights, not just our flights. This is very much an industry function. It is administered by one or other of the airlines in the different individual airports through the security companies that we contract to do the job, but it is done on behalf of the whole airline community. And the whole airline community joins with me in saying that we consider, as indeed the ministry security people do, that it is working perfectly satisfactorily.

Having said that, it is not perfect. As the president has said, there is always room for improvement. We have detected that the most obvious areas for improvement are not so much in terms of the skills and technical expertise of the people performing the task and of the facilities they are using but more in terms of morale and attitudes.

It is a relatively low-paid occupation at present. There is a fairly high turnover of staff in the various security companies around the country, partly for that reason and

[Traduction]

M. Belsher: Très bien. M. Linder pourra compléter votre réponse. À votre avis, les compagnies aériennes peuvent-elles exercer cette activité de façon plus rentable que Transports Canada? Pourriez-vous nous donner votre avis également sur cet aspect du problème?

M. Linder: Oui, volontiers, monsieur Belsher.

Tout d'abord, je voudrais préciser que si les compagnies aériennes se chargent du processus de contrôle de sécurité aux aéroports canadiens, elles le font sous la direction précise et en vertu des règlements et directives du ministère des Transports, qui détermine les procédures à suivre et les normes de sécurité auxquelles les compagnies aériennes doivent se plier dans les différents aéroports. Ce n'est pas tout l'un ou tout l'autre. Le ministère participe directement à l'établissement des procédures et des normes que nous devons suivre lorsque nous retenons les services des divers organismes de sécurité.

Au Canada, la responsabilité de cette activité a été confiée aux compagnies aériennes en 1972, date de l'entrée en vigueur des premières méthode de contrôle. Ces dernières ont évidemment beaucoup évolué depuis. À notre avis, le système actuel est tout à fait acceptable et satisfaisant pour nous protéger contre le genre de menaces auxquelles on peut s'attendre dans un pays comme le nôtre à l'heure actuelle.

Depuis 1972, il n'y a pas eu un seul cas de détournement ou autre menace sérieuse aux activités de la compagnie aérienne au Canada, et en tout cas aucun incident attribuable précisément à une défaillance du système de contrôle des passagers aux aéroports. L'an dernier, en 1987, le système a suffisamment bien fonctionné pour nous permettre de détecter plus de 600 objets dangereux de différentes catégories: des pistolets, des couteaux et autres, dans les bagages à main de passagers sur le point d'embarquer dans tous les avions, et pas simplement sur nos vols. Il s'agit principalement d'une fonction assurée par l'industrie. Le système est appliqué par l'une des compagnies aériennes dans les divers aéroports, par l'entremise des sociétés de sécurité avec lesquelles nous passons des contrats, mais celles-ci font le travail pour le compte de toutes les compagnies aériennes. Nous nous entendons tous à dire, et les agents de sécurité du ministère partagent notre avis, que le système donne des résultats tout à fait satisfaisants.

Cela dit, il n'est pas parfait. Comme le président de la société l'a dit, il y a toujours des possibilités d'amélioration. Nous avons constaté que des améliorations s'imposent pas tant sur le plan des compétences et des connaissances techniques des agents responsables ou des installations qu'ils utilisent, mais davantage sur le plan du moral et de l'attitude de ces personnes.

À l'heure actuelle, cet emploi est assez mal rémunéré. Il y a un roulement important de personnel dans les diverses agences de sécurité du pays, en partie pour cette

[Text]

partly because there is not a great deal of prospect for advancement and promotion. We are remedying that. We have made recommendations, which the minister has accepted—we are actually implementing them now—to establish a minimum wage level across the country, to establish progression from that minimum entry point through a salary scale, to establish for those who can, aspire to it promotion to a higher level, a higher category for ones who wish to advance, and so on.

We are also adopting a greater activity on the training side to reinforce the adequacy of the skills that are necessary to perform the function. So we are adopting a heightened technical training program as well, not only for new entrants into the security companies but also for all the employees who are already working across the country in the security companies.

So we believe there is room for improvement. There is always room for improvement, and the ministry agree with us on that and they will be doing their part also to improve morale and attitudes generally. It is an important part of a service industry. It does deal with our customers. We have to make sure that aspect is handled very well too, and up to the standards that we and the other airlines operating in Canada ought to expect. There is room for improvement there, but in terms of the basic task they are there to perform, detecting and stopping security threats through the passage of hand-luggage onto airplanes, they do that perfectly well.

Mr. Reid: To the credit of Air Canada, I want to join with my colleagues in not only welcoming the president and his colleague to the table but saying that most of us, and I personally, do agree with the comment that you have established a well-founded reputation as one of the world's safest, most reliable, and efficient airlines. I think that is a generally perceived concept of Air Canada, and we congratulate you for it.

My friend Mr. Belsher and I must have travelled the same circles, because we wanted to develop the same theme. First, you have had an opportunity of reviewing Bill C-129, the bill before the House having to do with Air Canada privatization. You are no doubt preparing and you will be no doubt appearing before the legislative committee on that bill. I could understand if you did not make any further comment; but to this transport committee, are there any provisions in Bill C-129 that are particularly grievous or offensive to you?

[Translation]

raison et aussi faute de perspectives d'avancement et de promotion dans ce secteur. Nous sommes en train d'y remédier. Nous avons formulé des recommandations, que le ministre a acceptées—en fait, certaines d'entre elles sont en train d'être mises en vigueur—en vue d'appliquer un salaire minimum dans tout le pays, de prévoir une progression grâce à une échelle de salaires, et de permettre à ceux qui le désirent d'être promus à un niveau supérieur, et ainsi de suite.

Nous redoublons d'efforts également en matière de formation, pour accroître le niveau de compétences nécessaire à cette fonction. Nous allons donc adopter un programme de formation hautement technique, non seulement pour les nouveaux venus des compagnies de sécurité, mais aussi pour tous les agents de sécurité actuels dans le pays.

Nous estimons donc qu'il y a possibilité d'amélioration. Il est toujours possible de faire mieux; le ministère est d'accord avec nous sur ce point et il fera son possible, de son côté, pour améliorer le moral et l'attitude des agents en général. Cela représente un secteur important d'une industrie de services. Ces gens-là sont directement en rapport avec nos clients. Nous devons nous assurer que l'on tient compte de cet aspect et que l'on respecte les normes auxquelles s'attendent notre compagnie et les autres compagnies aériennes exploitées au Canada. Il y a là encore des possibilités d'amélioration, mais l'on peut dire que ces agents assument avec excellence leurs principales tâches, à savoir déceler et contrecarrer les menaces à la sécurité au moment où les bagages à main vont être embarqués dans l'avion.

M. Reid: Je tiens à me joindre à mes collègues non seulement en souhaitant la bienvenue au président et à son collaborateur, mais en leur disant que la plupart d'entre nous, et moi en particulier, nous entendons à dire qu'Air Canada a une réputation bien méritée de compagnie aérienne parmi les plus sûres, les plus fiables et les plus efficaces du monde. C'est une impression générale que les gens ont d'Air Canada, et nous vous en félicitons.

Mon ami M. Belsher et moi devons avoir évolué dans les mêmes milieux, car nous voulions développer le même thème. Tout d'abord, vous avez eu l'occasion d'examiner le projet de loi C-129 dont la Chambre est saisie, et qui prévoit la privatisation d'Air Canada. Vous êtes certainement en train de préparer une réponse et vous comparaitrez sûrement devant le comité législatif pour donner votre avis au sujet de ce projet de loi. Je comprendrais si vous refusiez de faire d'autres commentaires, mais pour la gouverne du Comité des transports, pourriez-vous nous dire si certaines dispositions du projet de loi C-129 vous paraissent particulièrement choquantes ou contestables?

[Texte]

[Traduction]

• 1040

Mr. Jeannot: As the bill is presently being debated, Mr. Chairman, I would prefer to wait until we are called in front of a committee to make any additional comments on this.

Mr. Reid: Judicious comment, Mr. President. Then might I make a comment, following up on Mr. Belsher's reservations questions and the inclusion of Wardair, and go one step further? We now have three fairly aggressive air carriers working within Canada, extending from a Canadian domestic base to international destinations. How much of the domestic service does Air Canada think it might lose to these competitors; and looking down the road, do you anticipate picking it up on foreign-point travel? How do you expect to make up any losses to these two aggressive airlines?

Mr. Jeannot: Mr. Reid, indeed the growth of the other carriers in this country has fragmented the market, quite naturally. As frequencies are added by competitors, there is just more product around, and therefore there tends to be a greater share of that market which progressively moves over to our competitors.

Several factors help us maintain a strong presence: one, the presence of additional product and more competitors. There have been cases—certainly it has been the case in the States, a little less so in Canada so far, although the last three or four months may indicate otherwise—that as a result of a more active commercial activity and greater presence there can be some market broadening. We have seen some fairly substantial growth in the last three or four months—admittedly, at fairly low yield. It remains to be seen whether the Canadian market is in fact expanding. If it is expanding, perhaps there is room for more carriers and more products and more frequency.

Air Canada has taken some very strong steps in order to maintain its strong position in Canada. We are basically a scheduled airline. Without neglecting the leisure customers, of course, our mission has been to ensure that we have a good product for the business requirements in this country, and therefore we have been a pioneer in the business-class development. We have today one of the best business-class services internationally, and probably the best in North America. That, of course, has maintained us as the airline of first choice in the minds of travellers who must travel and who have to depend on a good product and on on-time performance.

Regarding the development of alliance carriers, our relationship with smaller carriers across this land has achieved at least two things. It has increased the presence of good, dependable air service to a lot of small communities, beyond the dreams, I think, of Trans-Canada Airlines, and we are quite proud of that. But also it has provided the people in these smaller communities with convenient and well-planned access to the bigger cities in Canada, North America, and the world. That has also provided us with additional traffic, ensuring that we capture what we call "the feed"—additional traffic on our main route. Our network development in this country

M. Jeannot: Puisque le projet de loi est actuellement à l'étude, j'attendrai d'être convoqué devant le Comité pour faire d'autres observations à ce sujet.

M. Reid: Vous avez raison, monsieur le président. Je voudrais reprendre ce que M. Belsher a dit concernant les réservations et l'inclusion de Wardair. Nous avons actuellement trois compagnies aériennes qui font preuve d'agressivité tant sur le marché intérieur que sur les lignes internationales. Pourriez-vous me dire quelle part du marché intérieur Air Canada risque de perdre au profit de ses concurrents et est-ce que ces pertes pourront éventuellement être compensées sur les vols internationaux? Comment comptez-vous faire face à la concurrence de ces deux compagnies fort entreprenantes?

M. Jeannot: Il est évident que l'essor de ces deux compagnies a morcelé le marché. Au fur et à mesure que nos concurrents offrent de nouveaux vols, ils accaparent une part plus importante du marché.

Cependant Air Canada parvient à maintenir sa position grâce justement à l'augmentation du nombre de vols et des concurrents. Il a d'ailleurs été prouvé aux États-Unis, et cela semble s'être corroboré au Canada depuis quelques mois, que la multiplication des vols a tendance à accroître le marché. En effet on a enregistré une assez forte croissance depuis trois ou quatre mois, même si la rentabilité est plutôt faible. Si l'actuelle expansion du marché canadien continue, il pourrait y avoir place pour d'autres compagnies aériennes ainsi que pour des vols plus fréquents.

Air Canada a pris des mesures énergiques pour maintenir ses positions au Canada. Sans minimiser l'importance des vols de loisirs, nous nous attachons avant tout aux déplacements des hommes d'affaires et c'est justement dans ce secteur que nous avons joué un rôle de pionnier. C'est ainsi que notre classe Affaires est parmi les meilleures au monde et peut-être la meilleure en Amérique du Nord. C'est la raison pour laquelle les personnes qui sont obligées de prendre l'avion et pour lesquelles le respect des horaires est essentiel continuent à nous accorder leur préférence.

Par ailleurs, nos liens avec des petites compagnies d'aviation ont permis de bien desservir de nombreuses petites agglomérations, ce dont nous sommes d'ailleurs très fiers et ce qui n'est pas à la portée de Trans-Canada Airlines, je pense. Les habitants de ces petites agglomérations peuvent ainsi rejoindre dans de bonnes conditions les principales villes du Canada, de l'Amérique du Nord et du monde entier. Cela nous permet ainsi de nous assurer la clientèle des voyageurs qui doivent ensuite prendre des correspondances sur nos grands parcours. Donc c'est notre réseau très dense à travers le pays ainsi que notre prédominance pour les vols d'affaires qui nous

[Text]

and in particular our strength in our business-class service have provided us with a very sustained presence on the domestic market, particularly the transcontinental market, and therefore have helped us maintain a very strong share of the Canadian market.

Having said that, there is no doubt, Mr. Reid, that the Canadian market is very finite. We are only a population of 25 million, and if Canadian firms are to grow, they must have access to more markets. And we are no different from many others. I look at ourselves as being in the export business. If the British can come to Canada and sell their Jaguars, I see no reason why I cannot sell seats between London and Bombay.

• 1045

We have seen that the sector of growth in the world economy today is the service sector, not necessarily the manufacturing of goods or raw materials any more. Whether it is financial services, communications, information, or transportation services, we believe the Canadian airlines, Air Canada in particular, but not uniquely, have a good, internationally exportable product. We are very aggressive about our possibilities on the world market.

This is why we developed Bombay and Singapore as a route. This is why we are seeking more international rights. They are hard to come by. You have to fight for them. The Brits wanted us out of Britain, as you probably recall, even though they call themselves the world's favourite airline. I do not know why they were afraid of little Air Canada. They tried, but we succeeded in maintaining a number of frequencies out there.

We are very bullish about the quality of our service and our ability to export. We think there is a great deal of potential growth out there, and we have an ambitious international expansion plan, which is going to enable a greater presence by Air Canada in the Mediterranean basin, but not exclusively. We have, in the next timeframe, new routes planned to Portugal and Spain. It is not only to satisfy the leisure requirements, but a growing number of new Canadians are going to go back home one day to those countries, and we ought to be able to carry them... as well as a budding business interest between these countries.

We intend to develop links also with Greece and Cairo, Egypt. We will open a scheduled route to Caracas next winter. We have interests in the Pacific, as we have indicated strongly. We now have rights in Korea, though the market is a little too thin to move immediately. We have stated very strongly that when the time comes for a second airline to Japan to be designated by Canada, we want to be the airline. We think there are other markets in Japan that need to be developed from Canada. With our routes to India—and we have more rights out of Germany to India that we hope to develop in the next timeframe, on the passenger and on the cargo side—we

[Translation]

assurent une excellente place sur le marché intérieur et plus particulièrement sur les vols transcontinentaux et nous valent ainsi une part importante du marché national.

Il faut malgré tout tenir compte du fait qu'avec une population de 25 millions d'habitants seulement, les compagnies d'aviation canadiennes doivent absolument trouver des débouchés internationaux, et ceci s'applique également à Air Canada. En fait nous faisons de l'exportation. Si les Britanniques parviennent à nous vendre leurs voitures Jaguar, je ne vois pas pourquoi Air Canada ne pourrait pas assurer les vols entre Londres et Bombay.

C'est le secteur des services qui dans le monde entier est actuellement en plein essor plutôt que les secteurs secondaire et primaire. Le Canada occupe une excellente place dans le secteur de services, qu'il s'agisse de services financiers, de communications, d'information ou de transports aériens. Nous sommes très optimiste quant à nos possibilités sur le marché international.

C'est pourquoi nous avons insisté pour obtenir le droit de desservir Bombay et Singapour et que nous cherchons d'autres destinations, ce qui n'est d'ailleurs pas facile. Vous savez sans doute que les Britanniques cherchent à nous évincer de leur propre marché, et je n'arrive pas à comprendre ce qu'ils ont à craindre de la part d'Air Canada, qui après tout n'est pas un des gros transporteurs. Nous avons malgré tout réussi à garder certaines de nos destinations en Grande-Bretagne.

Nous sommes donc très optimistes quant à la qualité de notre service et de notre aptitude à exporter. Il existe encore toutes sortes de possibilités, et c'est ainsi que nous avons mis au point un ambitieux plan d'expansion internationale, entre autres dans le bassin méditerranéen. Nous allons prochainement assurer des vols à destination du Portugal et de l'Espagne, vols destinés essentiellement à des personnes voyageant pour leur plaisir ainsi qu'au nombre croissant de Canadiens originaires de ces deux pays qui voudront revenir de temps à autre dans leur pays d'origine, sans parler du renforcement de nos liens économiques avec la péninsule ibérique.

Nous avons en outre l'intention d'assurer des vols à destination de la Grèce et du Caire, en Égypte. L'hiver prochain, nous allons assurer un vol régulier à destination de Caracas. Nous nous intéressons également au Pacifique. Nous avons obtenu des droits en Corée, bien qu'à l'heure actuelle le nombre de passagers ne justifie pas une implantation immédiate. Si un jour une deuxième compagnie d'aviation canadienne obtient des droits d'atterrissage au Japon, ce devrait être Air Canada. Nous estimons en effet qu'on devrait assurer des vols à destination d'autres villes japonaises à partir du Canada. Nous devons également prochainement assurer des vols

[Texte]

believe we can extend the reach of the Canadian businesses out there and be a strong contributor to Canada's need to expand internationally in trade. We are a trading nation, and I think a trading nation needs to have a strong international airline.

Mr. Reid: Hear, hear!

Mr. Angus: Mr. Jeannot, Mr. Linder, welcome again. I want to go back to the security components of the discussions we have had so far. In the government's response to this committee's report, a response that was tabled about two weeks ago, on airport security the government indicated that it was negotiating with the airlines. It did not say what specifically was being negotiated. Let me ask you, is the government negotiating with Air Canada for the government to take over airport security?

Mr. Jeannot: Mr. Linder was the prime intervener in the last meeting with the minister. In general, the department has been consulting with the three larger airlines, and at this time no solution, to my understanding, has been ruled out. I believe all options are still being examined at this time. I do not know whether Mr. Linder has any fresher information.

Mr. Linder: Mr. Angus, the minister was not negotiating to take over from the airlines the administration of the passenger screening process. He was negotiating with the airline community, including ourselves, of course, to seek the kinds of improvements I was just describing to Mr. Belsher.

Mr. Angus: The wording of the government's response was unclear—that is why I asked the question—because it could lead people to assume the government was in fact negotiating to take over.

Mr. Benjamin: A quick supplementary. Was not that prospect, because of the recommendation of the committee, one of the items being discussed—not negotiated, but discussed—with the airlines, the feasibility? Was that not part of your negotiations or discussions with them?

Mr. Linder: It was mentioned extremely briefly, Mr. Benjamin. I would hardly call it a discussion.

Mr. Angus: Therefore you would hardly call it a serious concept the government is pursuing?

Mr. Linder: I could not answer that question.

• 1050

Mr. Angus: You mentioned in your response to Mr. Belsher that you have established a minimum wage or have agreed to a minimum wage for security personnel. What is that minimum wage?

Mr. Linder: The minimum wage we have proposed and recommended as an airline community—this is not just Air Canada, it is the whole airline community in

[Traduction]

entre l'Allemagne et l'Inde, aussi bien pour le transport des voyageurs que des marchandises, ce qui devrait renforcer le commerce international du Canada. En effet, un pays qui fait du commerce à l'échelon international se doit d'avoir une compagnie d'aviation bien placée sur l'échiquier international.

M. Reid: Bravo.

M. Angus: Tout d'abord je souhaite la bienvenue à MM. Jeannot et Linder. Je voudrais reprendre la question de la sécurité. En réponse au rapport du comité sur la sécurité des aéroports, le gouvernement a fait savoir il y a quinze jours que des négociations avaient lieu avec les compagnies d'aviation sans préciser pour autant l'objet de ces négociations. Le gouvernement a-t-il l'intention de vous décharger de la sécurité des aéroports et de s'en charger lui-même?

M. Jeannot: C'est M. Linder qui a été le principal interlocuteur du ministre lors de la dernière réunion. Le ministère des Transports poursuit ses consultations avec les trois principales compagnies aériennes, et il semblerait que le choix n'est pas encore été arrêté. M. Linder a peut-être des précisions à ajouter.

M. Linder: Le gouvernement n'a pas l'intention de se charger lui-même de la sécurité et de l'inspection des voyageurs. La discussion porte donc uniquement sur les améliorations dans ce domaine.

M. Angus: La réponse du gouvernement était plutôt ambiguë et aurait pu laisser entendre que le gouvernement avait l'intention de se charger de la sécurité des aéroports.

M. Benjamin: Je voudrais poser une question supplémentaire. Est-ce que cette possibilité n'a justement pas été évoquée au cours des discussions entre le gouvernement et les compagnies d'aviation.

M. Linder: Elle a été évoquée en passant, sans plus.

M. Angus: Donc le gouvernement ne pense pas sérieusement à se charger de la sécurité.

M. Linder: Il ne m'appartient pas de répondre à cette question.

M. Angus: Vous avez dit à M. Belsher qu'un accord était intervenu en ce qui concerne le salaire minimum du personnel chargé de la sécurité. Quel est donc ce salaire minimum?

M. Linder: Toutes les compagnies d'aviation, y compris Air Canada, recommandent un salaire minimum de 5\$ de l'heure pour les employés chargés de la sécurité, et de

[Text]

Canada—for those employees who are already working in the security companies is \$5 an hour. For new employees at the time we renew the individual contracts, it is \$5.50 an hour. That is the bottom end of a progressive salary scale that we are recommending be introduced.

Mr. Angus: What would be the minimum wage of a line employee, people who directly deliver service, an Air Canada employee? What is the minimum wage they would be receiving currently?

Mr. Linder: It varies by classification. Obviously if we are talking about a mechanic who is a fully trained, qualified person—

Mr. Angus: In terms of normal Air Canada employees, the lowest paid group of employees, what is their minimum wage?

Mr. Linder: The lowest starting salary for classifications like passenger agent and station attendant in an airport would be between \$6 and \$7 an hour.

Mr. Angus: Mr. Jeannot indicated that airport security was one of the links in the chain. You have indicated that you have struck a minimum wage for security, which in effect is one of the key links, that is \$1 to \$2 lower than the wage of the lowest paid Air Canada employee. Do you not feel this ensures it will continue to be a weak link in that chain?

Mr. Linder: No, I do not, and I will tell you why. Most of the contracts we have with security companies are already paying a starting wage above that minimum. We have established it as a minimum so that no security company can come in and get the contract from an existing security company by underbidding and going below that minimum. It is an absolute minimum to avoid having the contracts go from one security company to another at time of contract renewal.

Mr. Angus: We have been picking up rumours that the security clearance for airline employees, airport security companies, what have you, by CSIS faces a horrendous backlog. What is Air Canada's experience currently in terms of getting either existing employees or new employees cleared through the process?

Mr. Linder: We do not clear them directly ourselves, of course; the security companies do that. I do not have any firsthand knowledge.

Mr. Angus: I am talking about Air Canada employees, new or existing. We have heard of backlogs of six months. Is that your experience to date in terms of existing employees or new employees?

Mr. Linder: I am not absolutely certain what the delay time is. Perhaps we could take it under advisement and provide you with the information afterwards.

Mr. Angus: Let me switch to the privatization. Mr. Jeannot, in your response, I think, to Mr. Benjamin, you used the phrase "to conciliate different forms of objectives for shareholders". This is in the context of the public-private kind of mix and why you wanted to move towards

[Translation]

5,50\$ de l'heure pour les employés nouvellement engagés. C'est donc le salaire de départ que nous avons proposé.

M. Angus: Quel est le salaire minimum actuel des employés d'Air Canada?

M. Linder: Cela dépend de la classification. Les mécaniciens, qui sont des ouvriers hautement qualifiés. . .

M. Angus: Quel est le salaire minimum des employés les moins bien payés?

M. Linder: Le salaire minimum de départ pour le personnel le moins qualifié varie de 6\$ à 7\$ de l'heure.

M. Angus: D'après M. Jeannot, la sécurité des aéroports constitue un des maillons de la chaîne. Or, vous venez de nous dire que le salaire minimum des préposés à la sécurité est de 1\$ à 2\$ inférieur au salaire minimum des employés d'Air Canada les moins bien payés. Est-ce que la sécurité ne continuera pas ainsi à être un des maillons faibles de la chaîne.

M. Linder: Non, parce que la plupart des contrats actuels avec les compagnies chargées de la sécurité comportent un salaire de départ supérieur à ce minimum. En effet, nous avons fixé ce minimum pour empêcher d'autres compagnies de casser les prix. De cette façon, au moment du renouvellement des contrats, d'autres compagnies ne seront pas tentées d'essayer de casser les prix.

M. Angus: Il paraît que les enquêtes de sécurité effectuées par le SCRS pour ce qui est des employés des compagnies d'aviation et des agents de sécurité des aéroports sont terriblement en retard. Est-ce que vous avez des problèmes en ce qui concerne les enquêtes de sécurité concernant vos employés actuels ou nouvellement engagés?

M. Linder: Ce sont les compagnies de sécurité elles-mêmes qui doivent s'en charger. Je ne sais pas exactement ce qu'il en est.

M. Angus: Je parle des employés d'Air Canada et non pas des employés des compagnies de sécurité. Il paraît qu'on peut attendre jusqu'à six mois. Je voudrais savoir ce qu'il en est.

M. Linder: Je ne sais pas combien de temps nous devons attendre. Je vais vérifier et je vous ferai parvenir la réponse.

M. Angus: Je voudrais maintenant aborder la question de la privatisation. En réponse à une question posée par M. Benjamin, M. Jeannot a parlé notamment de «concilier différents objectifs pour les actionnaires». Vous vous étiez prononcé en faveur d'une privatisation totale

[Texte]

total privatization. What do you mean by "different forms of objectives" between a public and private company?

Mr. Jeannot: A government ownership tends to have a different mix of objectives that it pursues from private enterprise ownership.

Mr. Angus: Such as?

Mr. Jeannot: Such as geographic presence, whatever it might be really. At one time there were a great deal more objectives from the national government on Air Canada than there may be today.

Mr. Angus: You are being fairly vague. Are you saying that if Air Canada was totally driven by private shareholders, your priorities would change and that your main priority would be the amount of profit you make, with service secondary? I am assuming, just in terms of the way you responded just a moment ago, that national objectives or national directives and geographic things to me sounds like service—provision of services in areas that perhaps do not necessarily pay their own way. Is that what you are saying to us?

• 1055

Mr. Jeannot: No, I am not saying that. I think the situation has changed substantially from what the situation was 10 years ago, and Canada does not need to depend on Air Canada to the same extent it used to then. So the evolution of that expectation has taken place.

I think the corporation itself will always be a good corporate citizen. I do not believe that service is traded for profit. You make profit because you provide service. It is not an either/or. In my mind, the way to succeed in business is to provide the best possible value to the consumer. We are all this way today; when we go and buy something, we want the best possible value.

As far as services to the smaller communities, I would suggest to you, Mr. Angus, that they are better served today than they have ever been. The connector carriers concept that has evolved in this country, driven in good part by Air Canada, is providing more frequency and excellent service and a unified kind of brand across this country. So I do not think smaller communities need to fear from a privatized Air Canada.

Mr. Angus: Given that airlines operate under a deregulated environment, it is much easier for Air Canada to be caught up in the major markets, the Toronto-Ottawa-Montreal routing, where there is much more money to be made, than the smaller, less lucrative routes. There is not that other body who is telling you that you must service routes X, Y, and Z. So under a deregulated environment a privatized Air Canada has fewer restrictions on it than there would be either under a regulated environment or under government ownership.

Mr. Jeannot: Mr. Angus, there is not any other body today that tells us that we must serve any community. In fact we are operating under the National Transportation Act, which permits a lot of freedom of entry and exit of

[Traduction]

plutôt qu'un statut mixte. Qu'est-ce que vous entendez par «différents objectifs»?

M. Jeannot: Les objectifs d'une société d'État diffèrent fatalement des objectifs d'une entreprise privée.

M. Angus: Pourriez-vous nous donner des exemples?

M. Jeannot: En ce qui concerne l'implantation géographique, par exemple. Par le passé, le gouvernement imposait bien plus d'objectifs à Air Canada qu'actuellement.

M. Angus: Votre réponse est plutôt vague. Voulez-vous dire que si Air Canada dépendait uniquement de ses actionnaires privés, votre objectif prioritaire serait la rentabilité et que la qualité des services passerait au deuxième plan? D'après ce que vous venez de nous dire, des objectifs nationaux, y compris l'obligation de desservir certaines régions grâce à des vols qui ne seraient sans doute pas rentables, passeraient donc au second plan.

M. Jeannot: Non, ce n'est pas ce que je veux dire. C'est que la situation a beaucoup évolué depuis dix ans et Air Canada n'occupe plus la place qu'elle occupait à l'époque.

Je suis sûr qu'Air Canada continuera à respecter ses obligations et que le service ne sera pas abandonné au profit des bénéfices. C'est en effet la prestation des services qui nous vaut des bénéfices et l'un n'exclut donc pas l'autre. Pour réussir en affaires, il faut avant tout satisfaire les usagers. En effet, nous tenons tous à obtenir le maximum pour notre argent.

Pour ce qui est des petites agglomérations, j'estime qu'elles sont actuellement mieux desservies que par le passé. Le réseau de petites compagnies d'aviation mis en place en partie grâce à l'aide d'Air Canada assure maintenant d'excellentes liaisons à travers tout le pays, et je ne vois donc pas ce que les petites agglomérations auraient à craindre de la privatisation d'Air Canada.

M. Angus: Avec la déréglementation des transports aériens, Air Canada risque d'être tentée de desservir uniquement les grands centres comme Toronto, Ottawa, Montréal, qui sont bien plus rentables que d'autres destinations. Le gouvernement ne vous oblige plus à desservir tel ou tel endroit. Donc la déréglementation, jointe à la privatisation, lèverait certainement toute une série de restrictions.

M. Jeannot: Nous relevons uniquement de la Loi nationale sur les transports qui nous laisse toute latitude quant aux destinations à desservir. Il vaut mieux desservir les petites agglomérations à l'aide de petits appareils.

[Text]

markets. We simply move with the marketplace. Any small community can be served with equipment that is the proper size for that community; I think that is being done today. The flurry of little airplanes made in Canada, called DASH-8s, which are excellent new technology airplanes, provides frequencies to smaller communities at affordable prices. I think that service certainly has been of great benefit to these communities. And that is market-driven. You know, these services exist today because they are profitable, or potentially profitable; otherwise they would likely not exist.

The provision exists today in the National Transportation Act for the government to intervene, I believe, and provide subsidy for any company—Crown corporation or otherwise—if it feels that a service to a community is threatened. I have not seen that particular clause being invoked by anyone at this point in time, but it is an additional safeguard.

Mr. Angus: I think you missed my point, though—that under deregulation that came about with the NTA, Air Canada and other carriers were freed from the restrictions that were there before. By taking it the next step, by privatizing Air Canada, there has been a further removal of the government's ability to direct the air industry, whether it is directly to Air Canada or through Air Canada to other carriers by a form of service.

Mr. Jeannot: The form of regulation that exists on this corporation today is through its share ownership, through the shareholder. But this is basically an economic form of regulation, the capital form of regulation, an approval of plans regulation, and not one that prevents us from moving out of a community if we felt it was better served by another mode or another type of airplane than the ones being made available by Air Canada today.

• 1100

So at this time, Mr. Angus, there is not any specific directive on this corporation to continue to provide service to any community. We do it because it is economical to do so and it is efficient to do so, but we are not under any specific restriction.

Mr. Angus: No, not today, and I recognize that. In days past, however, you were, as part of the objectives handed down by the Government of Canada.

Mr. Jeannot: You are quite correct. Of course in those days we had a mandate that was quite defined and specific. We had a unique kind of responsibility, which today is no longer unique. Any other carrier in this country can do exactly the same thing as Air Canada can and therefore must also, because they have this freedom, accept the responsibility that comes with it. The responsibility of Air Canada, which Air Canada shouldered uniquely in the past, is now shared by a lot of airlines in this country.

Mr. Belsher: Could I just add one small question to Mr. Linder? Hand luggage—why would I experience a more stringent carrying out of the size of hand luggage at the Ottawa Airport than I do at Vancouver or Toronto?

[Translation]

Ainsi, les petits appareils DASH-8 actuellement fabriqués au Canada sont excellents pour desservir les petites agglomérations à des prix abordables. Si ces nouvelles compagnies d'aviation se sont implantées, c'est justement parce que ces destinations sont devenues rentables avec ces appareils, ce qui est tout à l'avantage des petites agglomérations.

Mais la Loi nationale sur les transports autorise le gouvernement à subventionner une société, qu'il s'agisse d'une société d'État ou d'une société privée, au cas où une collectivité serait menacée. Jusqu'à présent cette clause n'a pas été invoquée mais c'est une garantie supplémentaire.

M. Angus: Ce que je veux dire, c'est que la Loi nationale sur les transports a levé certaines restrictions qui pesaient par le passé sur Air Canada et d'autres compagnies d'aviation. Lorsque Air Canada sera privatisée, cela ne fera que réduire les possibilités d'action du gouvernement.

M. Jeannot: L'actionnaire d'Air Canada c'est-à-dire le gouvernement, agit essentiellement par le truchement de mesures économiques et ne nous empêcherait pas d'abandonner certaines destinations si nous arrivions à la conclusion que cette liaison pourrait être mieux assurée à l'aide d'un autre type d'appareil.

Nous ne sommes donc pas tenus actuellement de continuer à servir telle ou telle agglomération. Si nous le faisons, c'est uniquement parce que c'est rentable.

M. Angus: Peut-être pas actuellement, mais autrefois le gouvernement nous imposait certains objectifs.

M. Jeannot: C'est vrai que par le passé on nous imposait certaines obligations uniques qui ne le sont plus. Les autres compagnies d'aviation sont aussi bien placées que nous pour desservir certaines destinations et il est normal que la liberté entraîne certaines responsabilités. Donc la responsabilité exclusive qui était la nôtre par le passé est maintenant partagée par de nombreuses compagnies d'aviation.

M. Belsher: Comment se fait-il que le règlement régissant les dimensions des bagages que l'on peut prendre avec soi à bord soit plus strictement appliqué à Ottawa qu'à Vancouver ou à Toronto?

[Texte]

Mr. Linder: There should be no difference. I am surprised that you are being subjected to a significant—

Mr. Belsher: It is the only place I get turned back on a more regular basis than I do at the other two. I never get turned back in Vancouver.

Mr. Benjamin: Check it. You are one of the guys who slows up the plane loading.

M. Robichaud: Le succès de la privatisation va certainement dépendre de la valeur des actions qu'Air Canada offrira au public et des personnes qui achèteront ces actions. En Angleterre, dans le cas de la British Airways, les actions étaient très intéressantes à l'achat, puisqu'on pouvait les revendre et réaliser immédiatement un profit. On les avait offertes à beaucoup de monde, et elles ont très populaires. Beaucoup de gens ont acheté, ont revendu et ont fait de l'argent. On a classé cette expérience comme un grand succès.

Est-ce qu'on a l'intention de faire la même chose ici, au Canada, vu que c'est une première expérience? Qui va déterminer la valeur des actions? Est-ce Air Canada ou le gouvernement? Comment déterminera-t-on le prix des actions?

M. Jeannot: Le prix sera déterminé lorsque viendra le moment d'émettre des actions, lorsque la loi aura été adoptée, au moment opportun. Ce sera fait sans aucun doute selon la recommandation et l'avis d'experts financiers, de maisons financières qui ont l'expérience de l'émission de titres, d'actions et de privatisation.

Nous n'avons pas encore choisi ces conseillers financiers, mais nous avons eu des représentations d'un certain nombre de firmes de grande réputation qui établiront les mécanismes qui permettront de fixer plus exactement la valeur de l'action, en se basant en partie, je suppose, sur l'expérience et l'expectative de profits, ainsi que sur l'évaluation de la valeur réelle de la compagnie en termes de ses appareils, de ses investissements, etc. C'est un processus assez complexe.

Comme c'est une première, il y aura certainement quelques difficultés. Il faut établir la juste valeur. Ce ne sera pas facile, mais je pense que cela peut être fait. Cependant, cela ne pourra être fait qu'au moment où la loi le permettra, en fonction des conditions qui existeront à ce moment-là. Je ne peux vous dire à quel moment exact cela se produira, parce que nous sommes entre les mains des législateurs. Il y a aussi les conditions du marché qui pourraient exister à ce moment-là. Je ne pense pas qu'il soit absolument essentiel de se lancer sans tenir compte des conditions du marché. Il faut agir prudemment. On peut supposer que le marché sera en assez bon état à ce moment-là et non au milieu d'une récession ou d'une situation comme celle que l'on a connue au mois d'octobre de l'année dernière.

• 1105

La société Air Canada n'est pas pressée à ce point. Il faut attendre que les conditions du marché soient adéquates. Évidemment, cela devra aussi se faire en

[Traduction]

M. Linder: En principe ce règlement devrait être appliqué de la même façon dans tous les aéroports.

M. Belsher: On me refuse plus souvent à Ottawa que partout ailleurs et je n'ai jamais essayé de refus à Vancouver.

M. Benjamin: C'est donc vous qui ralentissez l'embarquement.

Mr. Robichaud: The success of privatization will depend on the value of the shares Air Canada is going to be offering, as well as on the people who will be buying up these shares. When British Airways was privatized in Great Britain, the shares were an instant success since they yielded an instant profit when they were resold. The British Airways shares were offered very widely and they were very popular. Many people bought them and then sold them at a profit. So this was a very successful experiment.

Will we be doing the same thing here in Canada? Who will determine the value of the shares, Air Canada or the government?

Mr. Jeannot: Share prices will be set when the act is passed and the shares offered for sale. We will no doubt follow the recommendations of financial consultants experienced in floating shares of privatized corporations.

These consultants have not yet been selected but we have heard representations from several highly regarded companies who will set up the mechanisms to determine the exact value of the shares on the basis of profits to be expected as well as the real value of the corporation in terms of its airplanes, its investments, etc. It is a rather complex process.

Since there is no precedent, some difficulties may be expected. It may not be easy to determine the exact value of the shares but it should not be impossible. But we have to wait for the act to be passed. No one knows when this will happen, as we are in the hands of the legislators. Existing market conditions will also have to be taken into account. Let us hope that market conditions will be favourable and that we will not be right in the middle of a recession or in a situation similar to what happened last October.

Air Canada is in no hurry, and we will wait for favourable market conditions. We will also be consulting the finance minister since the government holds 55% of

[Text]

consultation avec le ministère des Finances, puisque le gouvernement conserve 55 p. 100 des actions. Il va certainement être consulté. Je pense cependant que c'est principalement l'administration d'Air Canada en collaboration avec de grandes maisons d'experts financiers qui verront à identifier la valeur de ces actions.

Il est difficile de prédire ce que feront les futurs actionnaires. Évidemment, tout dépendra de l'évolution des marchés, comme pour toute autre compagnie.

M. Robichaud: Mais vous aurez tout de même un choix. Dans un premier temps, vous déterminerez la valeur de l'action. Vous ferez la vente des actions en deux temps. Alors, au moyen de pratiques comptables, vous pouvez arriver à une valeur différente qui pourrait avantager énormément les acheteurs qui pourraient faire un gain en revendant leurs actions. Cela vous mettrait dans une situation avantageuse lors de la vente de la deuxième tranche d'actions.

Quel chemin allez-vous choisir? L'affaire très avantageuse ou la juste valeur? Est-ce vous ou le gouvernement qui va décider?

M. Jeannot: Je pense qu'il faut arriver à une juste valeur. Il faut éviter de sous-évaluer les actions ou de les surévaluer. Si on les surévalue, elles ne se vendront pas; si on les sous-évalue, on n'obtiendra pas la valeur réelle de la compagnie. Ce sera un jugement assez difficile à faire, et on pourra aller chercher les meilleurs experts. Mais encore une fois, je crois que cela doit être fait en se basant sur ces avis financiers, mais aussi en concertation avec le ministre des Finances, puisque le gouvernement du Canada continuera à détenir une importante partie des actions de cette compagnie.

M. Robichaud: On a parlé de renouvellement de flottes. On en a beaucoup parlé dernièrement. Quelle est la procédure normale pour une société comme Air Canada qui veut acheter un certain nombre d'avions qui représentent un contrat de plusieurs milliards de dollars? Quel rôle les troisièmes parties jouent-elles dans un achat de ce genre?

On semble dire que vous achèterez l'Airbus. Une troisième partie a-t-elle un rôle particulier à jouer dans cette décision d'Air Canada?

M. Jeannot: Air Canada est totalement libre de choisir les appareils qui lui conviennent. C'est peut-être la décision la plus importante qu'une compagnie aérienne puisse faire en termes d'investissement physique. Elle a des conséquences importantes pour la décennie à venir et elle doit être prise avec le plus grand professionnalisme et en toute connaissance de cause.

Le processus, chez nous, est très bien défini et assez long. En général, une équipe technique composée d'un bon nombre d'ingénieurs et de techniciens qualifiés fait des études comparatives des appareils parmi lesquels on doit choisir.

[Translation]

the shares. However, my feeling is that the prices will be set mainly by Air Canada's administration in co-operation with financial consultants.

It is difficult to forecast what future shareholders will do. As for any other corporation, things will depend mainly on market conditions.

Mr. Robichaud: During the first stage you will set the value of the shares, which will be sold in two stages. You could end up during the first stage setting the value of the shares at a level which would greatly benefit those first buyers, who would make a profit by immediately reselling their shares. This would place you in a good position when the second block of shares is put up for sale.

So which way will you go? The fair value of the share, or the value that places you at an advantage? Do you decide or does the government?

Mr. Jeannot: We have to arrive at a fair value for the shares rather than undervalue or overvalue them. If they are overvalued, they will not sell, and if they are undervalued we will not be getting what the corporation is really worth. It will be a hard decision to make but we will consult the best experts available. The decision will be taken after consultation with financial consultants as well as with the Minister of Finance, since the Government of Canada will remain an important shareholder of the corporation.

Mr. Robichaud: There has been a lot of talk lately about renewing Air Canada's fleet. How does a corporation like Air Canada normally proceed when it wants to buy airplanes worth several billion dollars? What role would third parties play?

Rumour has it that you will be purchasing the Airbus. Will a third party have a role in this decision?

Mr. Jeannot: Air Canada is entirely free to select the airplanes which best suit its needs. I would say that that is the most important decision for an air carrier in terms of its investments. This decision will be a determining factor in the next decade and will therefore have to be taken only after a very careful examination of the situation.

Air Canada has a lengthy and detailed procedure in place for this kind of situation. A team made up of engineers and technicians start by comparing the various airplanes we must choose from.

[Texte]

[Traduction]

• 1110

Il y a toute une évaluation commerciale de la dimension compétitive de ces appareils, de leur valeur génératrice de revenus en passagers et en cargo, de la flexibilité des appareils en termes des différentes missions commerciales qu'ils peuvent remplir. Il y a toute la question opérationnelle. Comment cet appareil-là va-t-il s'insérer dans la flotte d'Air Canada? Sera-t-il adapté à nos installations techniques, aux aéroports? Il y a toute la dimension canadienne, car on travaille dans l'un des climats les plus difficiles au monde. Nos conditions hivernales de glace, de givre, etc., sont assez difficiles. Ensuite, il y a toute l'évaluation financière, économique de la flotte.

Donc, à partir d'estimations de la fiabilité de l'appareil, de la facilité et des coûts d'entretien, des coûts de carburant, etc., on arrive à une synthèse de ces études qui nous oriente finalement vers un choix d'appareil. Mais encore là, même si un choix d'appareil se précise, il y a toutes les conditions qui doivent être négociées avec le manufacturier: les conditions de garantie, de livraison, d'achat. Tout cela demande beaucoup de temps. Enfin, il faut voir au financement.

C'est seulement à ce moment-là que le gouvernement s'intéresse à la chose. Ce financement fait partie de notre plan d'investissement, et ce plan d'investissement-là doit être soumis aux différentes instances gouvernementales et être approuvé à ces différents niveaux. C'est seulement cette dimension financière qui intéresse le gouvernement. Quand la société a besoin d'un milliard ou d'un milliard et demi de dollars, puisqu'elle est une société de la Couronne détenue à 100 p. 100 par l'État, tous les différents concernés sont impliqués dans ce financement. Ils ne se penchent pas sur le choix de l'appareil, mais ils peuvent se pencher sur les méthodes de financement et sur l'acceptabilité de ces méthodes.

M. Robichaud: Vous me dites que le gouvernement n'est aucunement impliqué avant le moment du financement, que c'est uniquement un choix d'Air Canada.

M. Jeannot: C'est exact et, que je sache, il en a toujours été ainsi. Au cours de mes 30 années, j'ai participé à bien des études d'évaluation de flotte.

M. Robichaud: Lorsque vient le moment d'examiner la méthode de financement, est-ce qu'il peut y avoir certains avantages à choisir un constructeur plutôt qu'un autre? Est-ce que le gouvernement pourrait influencer cette décision?

M. Jeannot: Non, pas nécessairement. Le gouvernement, de toute façon, ne fournit plus de garanties à Air Canada depuis déjà un certain temps. Il n'endosse pas nos emprunts. Donc, de ce point de vue-là, ce n'est pas très avantageux pour nous d'être une société de la Couronne. Cependant, comme on est une compagnie détenue à 100 p. 100, les dettes d'Air Canada font partie

There has to be a commercial assessment of the competitiveness of these planes, of their revenue-generating capacity as far as passengers and cargo are concerned, of their flexibility in their various commercial roles. There also has to be an operational assessment. In other words, how will this plane fit into Air Canada's fleet? Will it suit our technical facilities and our airports? We also have to take into account the Canadian dimension, since Canada has one of the harshest climates in the world. Our planes have to fly in difficult icy or frosty weather. Then, there has to be a financial and economic assessment of the fleet.

Therefore, after having assessed the reliability of the plane, the ease with which it can be maintained and at what cost, the cost of fuel, etc., the choice of an aircraft has to be made on the basis of a synthesis of all the results. But even at that, even when you have a better idea of the kind of aircraft that you want to purchase, there are also other conditions that have to be negotiated with the manufacturer, such as the terms of guarantee, of delivery and of purchase. All that takes time. And, finally, you have to decide on the financing.

And it is only then that the government gets involved. Our financing method is part of our investment plan, which must be submitted to and approved by the different levels of governmental authority. The government is only interested in the financial aspect. Since Air Canada is a Crown corporation, wholly owned by the government, whenever we need \$1 billion or \$1.5 billion to purchase aircraft, it is only natural that all the different levels concerned have their say in the matter of financing. They are not interested in the choice of the aircraft, but they are interested in our method of financing the purchase and whether our method is acceptable to them.

Mr. Robichaud: You are telling me that the government is in no way involved in anything but the method of financing, and that the rest lies with Air Canada.

Mr. Jeannot: That is correct, and as far as I know it has never been otherwise. And I can assure you that during my 30 years at Air Canada, I have been involved in many fleet assessments.

Mr. Robichaud: When the time comes to assess your financing method, could there be certain advantages to choosing one builder instead of another? Could the government influence you in your decision-making?

Mr. Jeannot: Not necessarily. At any rate, the government no longer gives Air Canada guarantees, and that has been so for a while. The government does not guarantee our loans any more. You can understand that from that point of view, it is not very advantageous for us to be a Crown corporation. On the other hand, since Air Canada is a company wholly owned by the government,

[Text]

de l'état consolidé des dettes du gouvernement canadien. Donc, ils s'intéressent aux méthodes et aux sources de financement. Le Conseil du Trésor et le ministère des Finances doivent approuver, mais la source ne leur est pas d'un grand intérêt. Les conditions de financement à l'exportation qu'on peut obtenir aujourd'hui sont assez semblables d'un pays à l'autre. Ces taux-là ne sont pas aussi avantageux qu'ils l'étaient précédemment. Une entreprise qui jouit d'une assez bonne réputation commerciale, qui est rentable, peut offrir sur le marché des emprunts privés des taux assez comparables à ceux que les divers gouvernements peuvent offrir. Ce qui importe aussi, c'est la structure de capital. C'est là qu'il y a un certain avantage à avoir un peu plus d'actionnariat qu'on en a aujourd'hui.

[Translation]

our debts are integrated into the Canadian government's consolidated debt. It is easy to understand why the government would be interested in our methods and sources of financing. The Treasury Board and the Minister of Finance must approve our financing, even though they are not concerned about its source. The terms of export financing that can be granted to us today are comparable from one country to another. But the rates are not as favourable as they used to be. A profitable company with a good commercial reputation can offer the private loan market rates comparable to the ones offered by governments. What is also important is our capital structure. In this area, it would be better for the company to be a bit more widely held than it is today.

• 1115

M. Robichaud: Avec la déréglementation, on a vu apparaître plusieurs petits transporteurs régionaux. Plusieurs se sont associés aux transporteurs nationaux. Dans le cas d'Air Canada, dans l'Atlantique, c'est Air Nova. Les choses se passent comme cela un peu partout. Avec la privatisation, qu'arrivera-t-il du service bilingue chez ces transporteurs associés à Air Canada? Est-ce que cela va changer quelque chose?

M. Jeannot: Nous considérons que le bilinguisme est rentable au point de vue commercial. Étant donné l'important pourcentage de la population francophone au Canada, particulièrement dans différentes régions et dans certaines parties des Maritimes, je pense que toute bonne entreprise de transport commerciale se doit de s'adresser correctement à sa clientèle francophone aussi bien qu'anglophone. Quant à moi, je puis vous assurer que la dimension du bilinguisme est importante à la société Air Canada et qu'elle est importante chez nos transporteurs affiliés.

Nous ne donnons pas de directive directe à nos transporteurs affiliés. Ce sont des compagnies qui jouissent d'autonomie. Nous sommes représentés au conseil d'administration, nous sommes actionnaires de ces compagnies, mais nous les laissons libres de se diriger elles-mêmes. Il y a là beaucoup d'autres actionnaires.

Cependant, pour ce qui est du service adéquat à la clientèle, les transporteurs régionaux desservant en particulier des régions qui ont une concentration importante de personnes parlant le français font des efforts. Les Maritimes sont certainement une de ces régions. Air Nova, je pense, fait des efforts de ce côté-là et considère qu'il est important, au point de vue commercial, de s'adresser correctement à sa clientèle.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Jeannot, why has Air Canada decided to replace the 727s rather than the DC-9s? The DC-9s are older than the 727s. You have refurbished most if not all of the DC-9s. Did you take the decision on the

Mr. Robichaud: Deregulation led to the rise of several small regional carriers, many of which became associated with our national carriers. In the Atlantic region, it is Air Nova that became associated with Air Canada. It is the same almost everywhere. With privatization, what will become of the bilingual service given by Air Canada's associate carriers? Will privatization change anything?

Mr. Jeannot: We believe that bilingualism is commercially profitable. Given the large percentage of French speakers in Canada, and particularly in certain parts of the Maritimes, every good commercial carrier must be able to function in French and English both. As far as Air Canada is concerned, you may rest assured that bilingualism is important and that it is also important to our affiliated carriers.

We do not believe in giving direct guidelines to our affiliates. After all, these are autonomous companies. We merely sit on their executive board, we are shareholders, but they are their own masters. We are just one of many shareholders.

Now, as far as adequate service to the clientele is concerned, all regional carriers serving areas with a high percentage of francophones make a particular effort to speak French. I am talking particularly about the Maritimes. I believe that Air Nova is making a special effort in that regard and that the company believes it is good for business to speak its customers' language.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Jeannot, pourquoi Air Canada a-t-il décidé de remplacer ses 727 plutôt que ses DC-9? Après tout, les DC-9 sont plus désuets que les 727. Or, vous avez remis à neuf la plupart de vos DC-9 sinon

[Texte]

727s because the DC-9s now have a few more years of life expectancy?

Mr. Jeannot: Mr. Benjamin, there are really two basic dimensions to that question. One is quite rightly that the DC-9 has been extensively refurbished. The interior now is very similar to the MD-80 series, the later series of McDonnell Douglas, in fact so close that a lot of our customers thought we had bought brand-new airplanes. We had also done work which is less visible to the eye: we had done work on the structure; we had done work on the pressurization system, on improving the fuel consumptions of the engines, and on attempting to quieten the engines, although there are limitations there.

We have also conducted a very extensive structural study. Between our engineering department and McDonnell Douglas we have come to the conclusion that the structural life of a DC-9 is substantially more than had been originally assumed by the design. Experience today shows that our airplane can continue for quite some time.

The other dimension, of course, is that the DC-9 today is a fairly cost-effective airplane. Airplanes to replace the DC-9 would cost \$20 million to \$25 million a copy, and would not offer a significant operating cost advantage to us at that investment cost. In other words, we would face a very sizable investment cost, and the reduction in operating cost as a result of the introduction of a newer type would not be very significant.

• 1120

Having assured ourselves that we can maintain and operate an airplane safely for another seven to ten years, having improved the airplane, and in the absence of a cost-effective immediate replacement type, there is also the fact that one of the potential vehicles that could make an economic advantage replacement to the DC-9 probably will require a different type of engine, which is now under development but which will probably not be in service for another five to six to seven years. That is the unducted fan. It is a jet engine where the front cowling has been removed, and it almost looks like a prop again. That kind of engine, if it comes out, might provide enough additional savings to make a vehicle cost-effectively replace a DC-9.

At the other end of the scale, the 727 is in a different category. Quite rightly, it is a younger airplane than the DC-9; but on the other hand, it is the most fuel-expensive airplane we have today. It is an airplane that is highly susceptible, therefore, to variations in fuel prices, but it is also more susceptible to new noise legislation. It is an airplane that is used not just in Canada but also in North America and extensively on some U.S. airports, where

[Traduction]

tous. Cette décision a-t-elle été prise parce que vous vous attendez à ce que vos DC-9 vous durent encore quelques années de plus?

M. Jeannot: Monsieur Benjamin, il y a deux volets à votre question. Tout d'abord, vous avez raison de dire que les DC-9 ont été complètement remis à neuf. L'intérieur de ces appareils ressemble désormais énormément à celui des MD-80, c'est-à-dire de la dernière série des McDonnell Douglas, à un point tel que beaucoup de nos clients s'y sont trompés. Nous avons également fait des travaux de réparation qui sont moins apparents: nous avons effectivement retravaillé la cellule, remodelé le système de pressurisation, amélioré la consommation de combustible des moteurs, et avons même tenté de les rendre plus silencieux, même si c'est assez difficile.

Nous avons donc mené une étude approfondie de la cellule. Nos ingénieurs et McDonnell Douglas sont venus ensemble à la conclusion que la durée de vie d'un DC-9 est beaucoup plus longue que ce qui avait été escompté au début. L'expérience nous prouve aujourd'hui que cet appareil peut encore durer quelques années.

Quant à l'autre volet de votre question, je vous répondrai que le DC-9 est aujourd'hui un appareil relativement rentable. Pour remplacer le DC-9, il nous en coûterait de 20 à 25 millions de dollars par appareil, et le coût d'exploitation ne serait pas nécessairement beaucoup plus intéressant vu ce prix d'achat. Autrement dit, notre investissement serait très important, et la réduction des coûts d'exploitation découlant de l'achat d'un nouvel appareil ne serait pas nécessairement des plus intéressante.

Donc, d'une part, nous nous sommes assurés de la possibilité d'entretenir et d'exploiter encore en toute sécurité cet appareil pendant sept à dix ans; en outre, nous l'avons amélioré, et nous avons constaté qu'il était impossible de le remplacer immédiatement par un autre appareil plus rentable; enfin, il reste que l'un des appareils qui pourraient remplacer avantageusement, du point de vue économique, le DC-9 requiert un différent type de moteur qui est actuellement en train d'être mis en point et qui ne sera sans doute pas commercialisé avant cinq à sept ans. Il s'agit du moteur à soufflante non carénée, c'est-à-dire d'un réacteur dont le capot avant a été supprimé, ce qui le fait presque ressembler à une hélice. Si ce moteur devenait opérationnel, il pourrait devenir suffisamment intéressant, du point de vue de la rentabilité, pour que nous décidions de remplacer le DC-9.

À l'autre bout, il y a le 727 qui se trouve dans une catégorie tout à fait différente. Vous avez raison de dire qu'il s'agit d'un appareil plus récent que le DC-9; mais, d'autre part, c'est l'appareil le plus coûteux du point de vue carburant que nous ayons aujourd'hui. Par conséquent, il s'agit d'un appareil dont l'utilisation varie énormément en fonction du prix des combustibles, et qui doit, de surcroît, se conformer aux nouveaux règlements

[Text]

noise legislation is becoming tightened and may threaten the use of that airplane in time.

By contrast to the DC-9, there are several types of airplanes today that offer significant economic advantages to the replacement of the 727. In other words, there is a sizeable investment to replace a 727; but on the other hand, the types of airplanes that are available today provide a large enough operating cost advantage to offset the investment cost. We can actually economically justify the replacement of a 727 on an economic study basis, whereas we cannot quite do that for the DC-9.

Because it is a new airplane, there is also still a reasonable resale value, an investment in that fleet, and part of that resale value of course would help us put a down payment on a new fleet. So we could sell today that 727 fleet and generate some funds that could be used to begin partly to pay for the new fleet. So when we look at the new fleet and financially how to deal with it, really part of it would be paid by the sale of the 727, part of it could be paid by new equity, and of course part of it would be paid by borrowing money and part of it would be paid by profit. So we really have to dip into all these in order to pay for it, and we think we can do that quite well.

Essentially, the DC-9 is still quite good as an airplane around for a while, but it is opportune today to move on the 727.

Mr. Benjamin: Are you still negotiating with three or four or whatever number of aircraft manufacturers—Boeing, McDonnell Douglas, Airbus? Are negotiations going on with more than one company, or are you are pretty well concluded on one? Also, when will the decision be made regarding the purchase of the new aircraft, and when can we expect an announcement?

As well, have you received any representations from the government regarding the implications of your decision for the free trade agreement with the United States?

Mr. Jeannot: No. The government has not indicated to us any preference or any direction in terms of the type of airplane we could select.

I am aware naturally, by media, that some concern has been raised on the U.S. side about the intended choice of Air Canada. All I can say is that we have treated the three manufacturers totally identically. We have asked them for the same kind of information. We have submitted to them an identical spec, and we have expected them to provide

[Translation]

en matière de bruit. Cet appareil est utilisé non seulement au Canada, mais également dans toute l'Amérique du Nord, et parfois même, dans certains aéroports américains où les règlements en matière de bruit deviennent de plus en plus stricts et pourraient même, éventuellement, en menacer l'utilisation.

Contrairement au DC-9, il existe déjà aujourd'hui, pour remplacer le 727, plusieurs types d'appareils qui présentent des avantages économiques importants. Autrement dit, il faudrait investir des sommes imposantes pour remplacer les 727; mais, par ailleurs, les types d'appareils de remplacement qui sont disponibles aujourd'hui ont des coûts d'exploitation suffisamment moindres pour compenser très largement le coût imposant de l'investissement initial. Nous pouvons aujourd'hui justifier, du point de vue économique, le remplacement d'un 727 en nous fondant purement sur des questions d'économie, alors que ce n'est pas le cas pour le DC-9.

Comme les 727 sont de nouveaux appareils, ils ont toujours une valeur de revente raisonnable, et constituent donc un investissement, de sorte que la valeur de la revente nous permettrait, en partie, d'assurer un paiement initial sur toute nouvelle flotte d'appareils. Nous pourrions donc aujourd'hui vendre notre flotte de 727 et la valeur de la vente nous permettrait de faire un paiement initial pour l'achat d'une nouvelle flotte. Par conséquent, en considérant le financement d'une nouvelle flotte, il faut tenir compte du fait que celle-ci serait payée en partie par la vente des 727, en partie par de nouveaux capitaux propres, en partie par des emprunts et en partie par nos bénéfices. Il faudrait donc puiser à même ces quatre sources pour financer ces appareils, ce que nous sommes tout à fait capables de faire.

Bref, les DC-9 sont des appareils encore tout à fait valables pour quelque temps, mais le moment est déjà venu de décider ce que nous allons faire des 727.

M. Benjamin: Êtes-vous toujours en négociation avec trois ou quatre des grands fabricants d'avions, comme Boeing, McDonnell Douglas et Airbus? Je voudrais savoir si vous négociez actuellement avec plus d'un fabricant ou seulement avec un seul? Quand allez-vous prendre votre décision au sujet de l'achat ou non d'un nouvel appareil, et quand allez-vous en faire l'annonce officielle?

Le gouvernement vous a-t-il parlé des répercussions que pourrait avoir votre décision sur l'accord de libre-échange avec les États-Unis?

M. Jeannot: Non. Le gouvernement ne nous a rien dit au sujet du type d'avion qu'il préférerait que nous achetions, ni sur la façon de nous y prendre.

Les médias m'ont évidemment appris que les États-Unis semblaient s'inquiéter du choix éventuel d'Air Canada. Je ne puis que vous assurer que nous avons traité exactement de la même façon les trois fabricants. Nous leur avons demandé exactement les mêmes renseignements et nous leur avons soumis, à tous trois, un

[Texte]

exactly that kind of information. We are not empowered nor do we have the capabilities in Air Canada to assess any economic impact of the acquisition of that airplane on the economy of the country. This is beyond our capabilities, and we would not attempt it either.

I find it rather curious that some allegations have been made to that effect, because how can we do that in Air Canada? We have enough problems running an airline; we have enough on our hands to do that kind of a business. So we have not been subjected to any indication of preferences, nor have we participated in any broader study than just the choice of that airplane, where we are concerned about picking the best possible vehicle for Air Canada.

• 1125

Mr. Benjamin: What you are saying is that whatever aircraft you decide to buy, it is Air Canada's decision only. But in conjunction with that, has the government indicated to Air Canada that in your negotiations and in making your final decision you must give consideration to the economic impact and technological benefits of offset programs? For example, the winning company would agree to subcontract work with Canadian companies for a certain amount over a defined period, that sort of thing.

Mr. Jeannot: The government has never given us any recommendation in this regard.

Mr. Angus: Are you on your own considering those aspects?

Mr. Jeannot: We are not to consider those aspects, Mr. Angus.

Mr. Angus: So what you are saying is that Air Canada will decide it based on their requirements, period, without any consideration of impact in Canada.

Mr. Jeannot: In the same fashion with the same rules as Max Ward and Canadian buy airplanes.

Mr. Benjamin: There appears to be several different aircraft that Air Canada could buy to replace those 727s, and there are the three you are negotiating. Assuming, technically speaking, that the three choices are basically comparable, is it not true that in the final analysis the cost of financing the purchase would be the determining factor in deciding which aircraft to buy?

Mr. Jeannot: No, of course not, technically. There is an analysis. The operating cost is a very important dimension, and the revenue-generating capabilities of the fleets, which are slightly different, are important considerations. So really it is the integration of our technical expertise, our technical judgment, and the flexibility of operating that airplane, the ability to maintain it, the cost of operation, the competitive

[Traduction]

cahier des charges identique. Air Canada n'est ni chargée, ni en mesure d'évaluer les répercussions économiques que pourrait avoir, sur l'économie du Canada, l'acquisition d'un type donné d'avion. Cela n'est pas de notre ressort, et nous ne sommes pas intéressés à le faire non plus.

Je trouve assez curieux que l'on ait fait dans les médias ce genre d'allégations, car cela dépasse tout à fait les possibilités d'Air Canada. Nous avons suffisamment de problèmes à gérer notre compagnie aérienne, et nous avons suffisamment de pain sur la planche sans nous occuper d'autre chose. Le gouvernement ne nous a pas fait connaître sa préférence, et nous n'avons participé à aucune étude autre que celle qui nous permettrait de choisir l'appareil approprié, c'est-à-dire le meilleur possible pour Air Canada.

M. Benjamin: Si je vous ai bien compris, la décision concernant l'appareil que vous déciderez d'acheter, quel qu'il soit, est entièrement entre les mains d'Air Canada. Mais le gouvernement ne vous a-t-il pas fait savoir que, dans vos négociations avec les fabricants, vous deviez tenir compte des répercussions économiques de l'achat et des avantages technologiques que pourraient présenter les programmes liés à l'achat? Par exemple, la compagnie à qui serait adjudgé le contrat pourrait accepter de sous-traiter du travail à des entreprises canadiennes pendant un certain et pour un montant défini, etc.

M. Jeannot: Le gouvernement ne nous a jamais dit quoi que ce soit en ce sens.

M. Angus: Mais est-ce que vous tenez compte de ces aspects?

M. Jeannot: Nous ne tenons pas compte de ces aspects, monsieur Angus.

M. Angus: Si je vous comprends bien, Air Canada choisira en fonction de ses propres besoins, sans tenir compte des répercussions que cela pourrait avoir pour le reste du Canada.

M. Jeannot: Nous ferions exactement ce que font Max Ward et le Canadien International lorsqu'ils achètent des avions.

M. Benjamin: Il semble qu'Air Canada puisse choisir parmi différents types d'appareils pour remplacer ces 727, mais vous négociez actuellement avec trois grands fabricants. En supposant, que du point de vue technique, les trois choix soient comparables, n'est-il pas vrai en fin de compte, que c'est le coût de financement de l'achat qui constituera le facteur déterminant de votre choix?

M. Jeannot: Bien sûr que non, en tout cas pas du point de vue technique. Le coût d'exploitation représente évidemment une dimension importante, et la capacité des flottes de nous procurer des revenus, ce qui n'est pas tout à fait la même chose, joue également un rôle important. En fin de compte, il s'agit d'analyser tous les aspects de la situation et de les intégrer en un tout: nos compétences techniques, notre jugement technique, la facilité

[Text]

dimension of that airplane and its revenue-generating capabilities, as well as the financing dimension. All of that put together becomes part of the final analysis.

Mr. Benjamin: You did not answer part of my earlier question. Are negotiations still going on, or are they in the final stages, or final?

Mr. Jeannot: The negotiations are still going on.

Mr. Benjamin: Do you have any idea when you can give us a date or the approximate time you will be able to make an announcement?

Mr. Jeannot: No, because it really takes two to tango. Negotiations are always a bit of give and take, and we are determined to get the best possible deal for Air Canada. I do not think a couple of weeks is that important when you are going to spend that many billions of dollars and have such a significant impact on the next decade.

Mr. Angus: Would you like it spring, summer, or fall?

Mr. Belsher: Yes.

Mr. Jeannot: One of the three.

Mr. Benjamin: Come on, tell us today which one. You know already.

Mr. Jeannot: I think everybody else has announced it. Mr. Chairman, I do not think we need to announce anything.

Mr. Benjamin: I would like to ask a different question, Mr. Chairman, because this is one area where I am somewhat disappointed and maybe a bit disgusted. The amendments to the Pension Benefit Standards Act allow a corporation to take any so-called surplus funds from a pension plan. Air Canada has not done that. On the other hand, you did something that, while it may not be illegal, I consider highly immoral and bad corporate decision-making in terms of employees and pensioners. In 1986 you did not put a nickel into the pension fund. You used surplus earnings to put in what you otherwise would have had to put in, which is part of the reason you had a \$40 million net profit in 1986.

• 1130

Do you not agree, Mr. Jeannot, that any of the so-called surplus funds should be there only for the benefit of the pensioners and your current employees, and nobody else? You know, you are stealing. I know it may be a strong word, but—

Mr. Jeannot: It is a strong word, Mr. Benjamin. I would like to object to that word, Mr. Chairman, if possible.

Mr. Benjamin: It is immoral, I think.

[Translation]

d'exploitation et d'entretien de l'appareil, son coût d'exploitation, notre situation de concurrence avec une flotte composée de ces appareils, sa capacité de produire des recettes et, enfin, le mode financement.

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu au premier volet de ma question. Êtes-vous toujours en négociation, ou en êtes-vous à l'étape finale?

M. Jeannot: Nous sommes toujours en négociation.

M. Benjamin: Pouvez-vous nous dire approximativement quand vous annoncerez officiellement votre décision?

M. Jeannot: Non, parce que nous ne sommes pas les seuls en cause. Dans une négociation, c'est toujours donnant, donnant, et nous sommes déterminés à obtenir le meilleur contrat possible pour Air Canada. Je ne pense pas qu'une ou deux semaines fassent une grande différence, lorsque l'on parle d'achats pouvant totaliser plusieurs milliards de dollars et d'appareils pouvant durer toute une décennie.

M. Angus: La décision se prendra-t-elle au printemps, à l'été ou à l'automne?

M. Belsher: Oui.

M. Jeannot: À l'une ou l'autre de ces périodes-là.

M. Benjamin: Voyons, vous pouvez nous le dire. Vous le savez déjà.

M. Jeannot: Tout le monde l'a annoncé sauf nous. Monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'annoncer quoi que ce soit.

M. Benjamin: Monsieur le président, laissez-moi poser une autre question, car il y a un autre sujet qui me perturbe quelque peu. Les modifications à la Loi sur les normes des prestations de pension permettent à une société de puiser à même les fonds excédentaires d'un régime de pension. Air Canada n'a pas profité de cette disposition. Par ailleurs, elle a fait quelque chose qui, bien que ce soit tout à fait légal, pourrait être considéré comme très immoral et comme une mauvaise décision de la part de la direction de la société, puisqu'elle ne tient pas compte des intérêts des employés et des retraités. En 1986, vous n'avez pas mis un seul sou dans le fonds de pension. Vous avez utilisé l'excédent pour payer votre contribution, et c'est la raison pour laquelle vous avez réalisé un profit net de 40 millions de dollars en 1986.

Ne convenez-vous pas, monsieur Jeannot, que les soi-disant fonds excédentaires devraient bénéficier exclusivement à vos retraités et à vos employés actuels, et à personne d'autre? Savez-vous, c'est du vol. Je sais que c'est peut-être un mot un peu fort mais. . .

M. Jeannot: C'est un mot très fort, monsieur Benjamin. Je veux protester contre ce terme, monsieur le président, si possible.

M. Benjamin: À mon avis, c'est immoral.

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Jeanniot, Mr. Benjamin has changed it.

Mr. Benjamin: That is not quite as strong.

An hon. member: Misdirected.

Mr. Benjamin: Are you going to do this every time it looks as though your profit picture is not going to be as good as you got and there are some surplus earnings there in the pension fund? Just do not pay anything into the fund yourself and let the surplus earnings make up what the company should have otherwise contributed. Do you mean you are going to make a habit of that whenever the opportunity presents itself? And then in the next breath you are telling employees to buy shares, after you have robbed their pension fund. That is worse than stealing, is it not?

The Vice-Chairman: That also will be stricken from the record.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Benjamin: No, but you want it both ways. You are not making your fair contribution to the pension fund, and on the other side of the coin you want the employees to buy shares in the outfit. It is like buying shares in a dry hole drilling company.

Mr. Jeanniot: Mr. Benjamin, perhaps you misunderstand our plan. It is a defined benefit plan—

Mr. Benjamin: Yes, the same as Canadian National's.

Mr. Jeanniot: And therefore the employees of the company are guaranteed. The contract that the company has with the pension plan and its employees is one of guaranteed benefits, regardless of the performance of the plan. Regardless of the performance of the plan, the employees are guaranteed a pension.

With that pension, the company has gone beyond its stated obligation in the past because it has *de facto* on an ad hoc basis indexed the pension plan for almost every year of the last 12 to 14, and *de facto* we have indexed the pension plan on an ad hoc basis to between something like 40% to 50% of inflation. We have done that unilaterally without any pressure having been put on this corporation in the past and in order to help the pensioners. We are very grateful and we want to continue to show our gratefulness to the people who have actually built this great airline, and we certainly will continue to take care of our pensioners in terms of benefits and so on, privatized or not.

Again, let me point out to you that there are years when the corporation has put in one and a half times and twice what the employees have put in, because it wanted to ensure that the plan was able to deliver on its promise. And in passing, it is a false assumption to state that there are surpluses on the plan. There are no actuarial

[Traduction]

Le vice-président: Monsieur Jeanniot, M. Benjamin l'a retiré.

M. Benjamin: Mais ce n'est pas tout à fait assez fort.

Une voix: Malavisé.

M. Benjamin: Allez-vous procéder ainsi chaque fois que votre bilan ne vous paraîtra pas assez satisfaisant et que vous aurez quelque excédent dans votre fonds de retraite? Allez-vous tout simplement ne pas payer vos cotisations et y substituer les excédents accumulés par le fonds? Voulez-vous dire que vous allez procéder ainsi chaque fois que vous en aurez l'occasion? En même temps, vous dites à vos employés d'acheter des actions, après que vous ayez dépouillé leur fonds de pension. C'est pire que voler n'est-ce pas?

Le vice-président: Ce mot sera également rayé du procès-verbal.

Des voix: Oh, oh!

M. Benjamin: Non, vous voudriez avoir les deux. Vous ne versez pas votre juste contribution au fonds de pension, d'une part, et, d'autre part, vous voudriez que les employés achètent des actions de votre compagnie. C'est comme acheter des actions dans une société de forage qui ne trouve jamais rien.

M. Jeanniot: Monsieur Benjamin, vous ne comprenez peut-être pas la nature du régime. C'est un régime à prestations déterminées. . .

M. Benjamin: Oui, la même chose que celui du Canadien National.

M. Jeanniot: Si bien que les prestations versées aux employés sont garanties. Le contrat conclu entre la compagnie et le régime de pension et ses employés prévoit des prestations garanties, quels que soient les résultats du fonds. Indépendamment du résultat du fonds, les employés ont la garantie de toucher leur pension.

A cet égard, la compagnie a fait plus que remplir ses obligations car elle a, dans la pratique, indexé les pensions chaque année pendant les 12 et 14 dernières années, à hauteur de 40 à 50 p. 100 du rythme de l'inflation. Nous l'avons fait unilatéralement, sans y avoir été obligés par quiconque et de façon à aider nos retraités. Nous sommes très reconnaissants à tous ceux qui ont édifié cette grande compagnie aérienne, nous voulons continuer à leur manifester notre gratitude et nous continuerons à prendre soin de nos retraités, que la compagnie soit privatisée ou non.

Encore une fois, permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait que la société, ces dernières années, a cotisé une fois et demie à deux fois ce que les employés versent car nous voulions faire en sorte que le régime soit capable de tenir ses promesses. D'ailleurs, soit dit en passant, il est faux de dire qu'il y a des excédents dans le fonds de

[Text]

surpluses, to our knowledge, in this plan, and therefore the plan still requires additional funding to be put in.

In that previous year there was some good performance of that plan, and the corporation benefited from that. The corporation has to make good for the years when the plan performance is inadequate to guarantee that guaranteed benefit that comes out at the end. So this is a plan where actually the contribution of the company is variable and where the contribution of the employee is fixed. There are other plans where the contributions are fixed on both sides, but then it is not a guaranteed pay-out. It is whatever the market will produce, and that is not the kind of plan we have. If you are suggesting we should go to the other plan, that is another story.

Mr. Benjamin: I just hope you will not do it again. I compliment you on Air Canada leading the way and setting an example—which a Crown corporation should do and has done—on partial indexing. You have been, if not the leader, one of the leaders of that in this country, and I compliment you for it. I just hope you will not—

Mr. Jeannot: We would not mind having another airline lead once in awhile, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You can be sure that the pressure on the other airlines by their employees will now be pretty high.

The Vice-Chairman: We are breaking new ground here, because on the second round of questioning we are giving longer than on the first round.

Mr. Benjamin: Wait until we get to the fourth round.

• 1135

Mr. Reid: Mr. Jeannot, on the second page of your presentation I was pleased to see the reference to equal employment and protection of the disadvantaged and minority groups. May I ask you, and through you to Air Canada, just what steps have in fact been taken to assist the disadvantaged in being able to fly and, equally important, in employment opportunities in Air Canada for both. It just so happens that this week on the Hill we have a number of people going around in special wheelchairs, showing the disadvantaged claiming equal rights and opportunities, and that is what we would like to give them.

Mr. Jeannot: We are very concerned, Mr. Reid, with disadvantaged Canadians. On the one hand, I think we have taken a lot of steps to help facilitate travel. It is not an easy situation, because airliners have not been designed with handicapped people in mind. For instance, in the specifications for this new airplane, we have insisted that a certain number of provisions take place, such as washrooms that are wide enough to accommodate a wheelchair. Most airplanes in the past did not take that into consideration. In fact, the 767 is probably the first

[Translation]

pension. A notre connaissance, il n'y a pas d'excédents actuariels, si bien que nous devons y verser une contribution.

L'année dernière, les résultats financiers du fonds de pension ont été bons et la société en a bénéficié. Nous devons nous rattraper sur les années où les profits ne suffisaient pas à garantir les prestations que nous sommes obligés de verser. Il s'agit donc d'un régime de retraite où la contribution de la compagnie est variable et celle de l'employé est fixe. Il existe des régimes où les cotisations des deux parties sont fixes, mais alors les prestations ne sont pas garanties. Le retraité touche tout ce que le marché peut rapporter mais ce n'est pas le type de notre régime. Si vous préconisez que nous en changions, cela est une autre histoire.

M. Benjamin: J'espère simplement que vous n'allez pas recommencer. Je félicite Air Canada d'avoir ouvert la voie et donné l'exemple—ainsi qu'il sied à une société de la Couronne—sur le plan de l'indexation partielle. Vous avez été, sinon le chef de file, du moins l'un des premiers du pays à le faire et je vous en félicite. J'espère que vous n'allez pas tirer. . .

M. Jeannot: Nous ne serions pas opposés à ce qu'une autre compagnie aérienne montre l'exemple de temps en temps, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous pouvez être sûr que les employés des autres compagnies aériennes vont exercer de fortes pressions en ce sens.

Le vice-président: Nous sommes en train de faire quelque chose de novateur puisque, au deuxième tour de questions, j'accorde plus de temps qu'au premier.

M. Benjamin: Attendez que nous arrivions au quatrième tour.

M. Reid: Monsieur Jeannot, j'ai été heureux de constater la mention, dans votre mémoire, de l'égalité dans l'emploi et de la protection des personnes défavorisées et des groupes minoritaires. Puis-je vous demander quelles mesures Air Canada a prises pour faciliter les déplacements des handicapés et pour assurer l'égalité d'emploi à Air Canada. Il se trouve que cette semaine, sur la colline parlementaire, nous avons un certain nombre de gens qui se déplacent dans des fauteuils roulants spéciaux, montrant que les handicapés réclament des chances et des droits égaux, et c'est d'ailleurs ce que nous voulons leur donner.

M. Jeannot: Le sort des personnes défavorisées nous préoccupe beaucoup, monsieur Reid. D'une part, je pense que nous avons fait beaucoup pour leur faciliter les déplacements par avion. Ce n'est pas facile car les avions n'ont pas été conçus pour les handicapés. Par exemple, dans les spécifications de ce nouvel appareil, nous avons insisté pour que l'on y prévoiât des toilettes suffisamment larges pour recevoir un fauteuil roulant. Ce n'était pas le cas de la plupart des avions par le passé. De fait, le 767 est probablement le premier à nous être livré ainsi équipé, et

[Texte]

airplane we acquired, and we were instrumental in ensuring that washrooms could accommodate a wheelchair. But the next airplanes coming in will have that. Whether or not the aisles are wide enough for a wheelchair, or whether the sidearm on the aisle is actually removable so people can be slipped in as they come off the wheelchair without being painfully lifted are considerations which have certainly entered our specifications in any new airplane design.

I never knew there were so many types of wheelchairs until we looked at the question. You say a wheelchair is a wheelchair. There are literally dozens of different types of wheelchairs. We looked at it and studied it, and in fact under Mr. Linder's group a lot of review was done. There is also the question of transporting wheelchairs, because if they are electrically operated they have batteries. A battery is highly corrosive, and we had to actually design methods of transporting batteries so it would be safe to do and not corrode airplanes, not spill and so on. A lot of that activity has gone on, and more should be going on. We are certainly quite interested in pushing this further.

In terms of those who have difficulty hearing, for instance, we have pioneered a device in our reservations office. I forget what it is called, but it is one where you can interrogate a reservation agent through a small screen at home that hooks onto the telephone. If the person has a speech impediment or a hearing impediment, they can actually be given a written message. It permits these customers to make reservations and buy tickets. I think a lot of effort has been made in this area.

Mr. Reid: What about employment opportunities?

Mr. Jeannot: Employment opportunities are also very much a concern and something that is pursued. Naturally we have a few more limitations perhaps than other businesses because of the environment in which we work. Ramp conditions, maintenance conditions, heavy duties in cargo areas, or the pilots and mechanics in certain areas all sort of limit our ability to employ people with serious handicaps because of the nature of the tasks.

We are certainly making more possibilities available in reservations. There are limitations in some of the counter areas, but certainly in the office and in some professional positions we have set specific directives and quotas within the company which all the branches of this corporation are subscribing to. That is not just in the handicapped area. It is also in the visible minority area. In both of these programs we have a central co-ordinating body. We have given directives and quotas to our branches, and we are moving ahead in ensuring that Air Canada in its employment is fully reflective of the intent of the equity policies and societal expectations of this country.

[Traduction]

c'est nous qui avons insisté pour que les toilettes puissent recevoir un fauteuil roulant. Tous les avions suivants seront ainsi équipés. Nous avons également exigé que les allées soient suffisamment larges pour permettre le passage d'un fauteuil roulant ou bien que l'accoudoir côté allée soit amovible afin que les handicapés puissent se glisser de leur fauteuil roulant jusque sur le siège sans difficulté.

Je ne savais pas qu'il existait tant de types différents de fauteuils roulants jusqu'à ce que nous examinions la question. On a tendance à penser que tous les fauteuils roulants se ressemblent. Or, il en existe littéralement des dizaines de types différents. Nous les avons examinés, et le groupe de M. Linder a réalisé toutes sortes d'études. Il y a également le transport des fauteuils roulants car, s'ils ont un moteur électrique, ils comportent aussi des batteries. Or, une batterie est hautement corrosive et il nous a fallu concevoir des méthodes sûres de transport des batteries, afin d'éviter les écoulements d'acide qui corroderaient les avions. Nous avons donc fait toutes sortes de choses et nous continuerons. Nous sommes tout à fait désireux de poursuivre cet effort.

Pour ce qui est des malentendants, nous avons mis à l'essai un appareil dans nos bureaux de réservation. Je ne me souviens plus de son nom, mais il permet de s'entretenir avec un agent de réservation, depuis le domicile, à l'aide d'un petit écran qui se monte sur le téléphone. Si la personne a des difficultés d'élocution ou entend mal, on peut lui faire parvenir un message écrit. Cela permet à ces clients de faire des réservations et d'acheter des billets. Je pense que beaucoup de choses ont été faites dans ce domaine.

M. Reid: Qu'en est-il de l'égalité en matière d'emploi?

M. Jeannot: C'est là aussi un sujet qui nous préoccupe et sur lequel nous travaillons. Naturellement, nous subissons davantage de contraintes à ce sujet que d'autres entreprises, en raison de l'environnement dans lequel nous travaillons. Les problèmes de rampes, les contraintes d'entretien, la difficulté du travail dans les soutes, la nature du travail des pilotes et des mécaniciens sont tous des facteurs qui limitent notre possibilité d'employer des personnes gravement handicapées.

Nous avons ouvert toutes sortes de postes de travail dans le domaine des réservations. Nous avons des contraintes au niveau des guichets mais, dans les bureaux et dans certains postes professionnels, nous avons établi des directives précises et des quotas qui s'appliquent à l'échelle de toute la compagnie. Cela n'intéresse pas seulement les handicapés mais également les minorités visibles, et nous avons mis en place un point de coordination central de cet effort. Nous avons donné des directives et imposé des quotas à nos différentes directions, et nous veillons à ce qu'Air Canada respecte pleinement la volonté et les attentes de la société en matière d'égalité dans l'emploi.

[Text]

[Translation]

• 1140

Mr. Reid: Let us come back to the marketing approach of Air Canada, which was part of my concern in the first round. We have already dealt with domestic travel and carrying a lesser profit margin. You are the people's carrier, and we hope you continue to be.

Terminal II, where much of the international traffic originates, is a people's nightmare in its international section. Will you have the greater use of any expansion that takes place at Terminal II? While we are waiting for that expansion, what can be done to get people to find their way through the mess, the mass, that there exists? What is being done about it?

Mr. Jeannot: Mr. Reid, next to airplanes, airports are the most important physical resource of airlines. Toronto has mushroomed as a hub in this country and, more than any other airport, is under a fair bit of congestion pressure. There is, of course, some degree of relief in sight, because a Terminal III is being developed. This will permit redistribution of airlines among these three terminals and, at least from a counter-and-gate point of view, will provide more adequate accommodation of all the traffic flowing through Toronto.

As the prime tenant of Terminal II, we are naturally extremely concerned and interested in its expansion. We have made representations; we are in frequent discussion with the Ministry of Transport, and there are some modifications presently planned in Toronto that I may ask Mr. Linder to address.

In addition to the terminal side, the airport is also becoming more congested from the air side. I am talking about runway capacity. In that area, the industry and Air Canada has for a long time now advocated the building of a fourth runway, a second parallel runway. Right now there are two runways. In the other direction there is only one. When because of prevailing winds you have to use that single runway, things become backed up fairly quickly. We are seeing now the kind of congestion in Toronto that resembles some other airports. But it is perhaps the ransom of success. There is probably more equipment that can get into the airport eventually, but I think the building of that second parallel runway would go a long way towards relieving the congestion. Perhaps Mr. Linder, whose people have been very close to additional developments in Toronto, can tell you more specifically what we are doing out there.

Mr. Linder: The longer term solution, as Mr. Jeannot has pointed out, is Terminal III. Terminal III will not be up and operating until 1992 or maybe 1993. In the meantime, we have been working with the ministry to develop intermediate plans, some of which have already been implemented on the domestic side. Others have yet to be implemented on the transborder side, the U.S. operations, and the international overseas operations in Terminal II.

M. Reid: Revenons à la politique de marketing d'Air Canada, que j'ai déjà abordée au premier tour. Nous avons déjà parlé des lignes intérieures et de la réduction de la marge de profit à ce niveau. Vous êtes le transporteur du peuple et nous espérons que vous continuerez de l'être.

Le terminal II, utilisé pour la plupart des lignes internationales, est un véritable cauchemar. Est-ce que la plus grande partie des nouveaux locaux du terminal II, qui doivent être construits, vous seront attribués? En attendant cet agrandissement, que peut-on faire pour aider les gens à trouver leur chemin dans ce labyrinthe, dans cette masse? Que faites-vous pour remédier à cette situation?

M. Jeannot: Monsieur Reid, à côté des avions, les aéroports sont la ressource physique la plus importante des compagnies aériennes. Toronto est devenu un noeud aérien du pays et, plus que tout autre aéroport, il est pas mal embouteillé. Les choses devraient s'améliorer évidemment avec la construction du terminal III. Cela permettra de redistribuer les guichets des compagnies entre les trois terminaux et les choses devraient donc aller mieux, du moins au niveau des guichets et des portes d'embarquement.

En tant que principal occupant du terminal II, nous tenons bien sûr vivement à ce qu'il soit agrandi. Nous sommes intervenus fréquemment auprès du ministère des Transports, et des modifications sont actuellement projetées à Toronto, dont je vais peut-être demander à M. Linder de traiter.

Mis à part le terminal, l'aéroport commence également à être très embouteillé au niveau de la circulation des avions. Je parle ici de la capacité des pistes. Les compagnies aériennes, et Air Canada en particulier, demandent depuis déjà quelque temps la construction d'une quatrième piste, une deuxième piste parallèle. Il en existe aujourd'hui deux dans une direction, et une seule dans l'autre. Lorsque, en raison de la direction du vent, les appareils sont obligés d'utiliser cette seule piste, des files d'attente se créent très rapidement. On commence maintenant à voir autant d'embouteillages à Toronto que dans certains autres aéroports, mais c'est peut-être la rançon du succès. On pourrait sans doute ajouter toutes sortes d'équipements à l'aéroport, mais je pense que la construction de cette deuxième piste parallèle améliorerait grandement la situation. Peut-être M. Linder, qui a suivi de près les projets d'équipement de l'aéroport de Toronto, pourra-t-il vous en dire plus.

M. Linder: La solution à long terme, ainsi que M. Jeannot l'a signalé, sera la construction du terminal III. Cependant, celui-ci ne sera pas prêt à entrer en service avant 1992, ou peut-être 1993. Entre temps, nous avons travaillé avec le ministère à élaborer des solutions intermédiaires, dont certaines ont déjà été mises en oeuvre du côté des vols intérieurs. D'autres, intéressant les vols à destination des États-Unis et les vols transatlantiques, au terminal II, restent encore à réaliser.

[Texte]

They are in the process of finalizing plans to build an extension at the international end to accommodate at least three and possibly four more gate positions. It will take a year or more to complete that work. But by 1990, we should have additional gate positions there to handle all of the new international carriers that are constantly clamouring to come into Toronto. It is not only we who want to grow, it is a lot of other carriers that are constantly gaining the right of access into Toronto and obviously wanting to fly there at the same time as everybody else, which creates the peaking problems you have all been exposed to. So that will give us some relief, hopefully through to the 1992-93 period when Terminal III opens.

• 1145

At that time it is expected that a number of carriers will move into Terminal III, either on their own account or being handled by one of the two carriers that will be there on a full-time basis. That should free up space in the longer term for us and other carriers to remain in Terminal II at the international end.

On the transborder side, we also have plans underway with the MOT to develop some additional facilities there, linking together some of the air-side corridors, providing greater access and flexibility to use the different gate positions on the international side as far as the U.S. is concerned.

Those are the two main areas where we are looking for what I will call short- to medium-range solutions that will tide us and the other carriers using Terminal II over until the wholesale move into Terminal III takes place.

Mr. Benjamin: Could I have a quick supplementary on that? That extension to Terminal II of three or four more gates means what, 350 feet, 400 feet more extension?

Mr. Linder: Yes.

Mr. Benjamin: Have you been trying to get the MOT to put a moving walkway in, at least on that new extension? It is a mile long now.

Mr. Angus: Try something. . .

Mr. Benjamin: Another thing I want to ask you is why in the hell would you have a connecting flight that docks at gate 89 or 91 and the connecting flight is in gate 7? You see people struggling the length of that. There are no more carts, no more. . . that little train, or whatever they pull.

Mr. Linder: That is a problem.

Mr. Benjamin: You have to put something in there. You watch elderly people and people with little kids and

[Traduction]

On est en train de finaliser les plans de construction d'un ajout au secteur international, avec trois et peut-être quatre portes d'embarquement supplémentaires. Ces travaux dureront un an ou plus. En 1990, nous devrions tout de même avoir des portes d'embarquement supplémentaires pour faire de la place à tous les nouveaux transporteurs internationaux qui en réclament une à Toronto. Ce n'est pas seulement nous qui voulons nous agrandir, toutes sortes d'autres transporteurs obtiennent constamment le droit d'accès à Toronto et veulent évidemment avoir des vols aux mêmes heures que tous les autres, ce qui crée les problèmes d'embouteillage que vous connaissez. Mais cela devrait améliorer la situation, nous l'espérons, jusqu'en 1992-1993, date d'entrée en service du terminal III.

À ce moment-là, un certain nombre de transporteurs pourront s'installer au terminal III, soit avec leurs propres guichets, soit en utilisant les guichets des deux compagnies qui y seront établies de façon permanente. Cela devrait libérer des places à plus long terme pour nous-mêmes et d'autres compagnies dans la partie internationale du terminal II.

Pour ce qui est du trafic avec les États-Unis, nous travaillons également avec le ministère des Transports à divers aménagements, pour relier notamment certains des corridors du côté des portes d'embarquement, afin de donner une meilleure souplesse d'emploi des différentes portes, tant dans la partie des vols internationaux que dans celle des vols vers les États-Unis.

Voilà donc les deux grands projets que nous avons pour remédier à court et à moyen terme à la situation actuelle, du terminal II, en attendant que l'on puisse emménager dans le terminal III.

M. Benjamin: Pourrais-je avoir une courte question supplémentaire à ce sujet? Cet agrandissement du terminal II, avec trois ou quatre portes d'embarquement supplémentaires, cela représente quoi, 350 ou 400 pieds en plus?

M. Linder: Oui.

M. Benjamin: Avez-vous essayé d'obtenir du ministère des Transports qu'il installe un trottoir roulant, au moins dans cette nouvelle partie? C'est un couloir qui fait plus d'un mille de long.

M. Angus: Essayez voir. . .

M. Benjamin: Une autre chose que je voudrais bien savoir, c'est pourquoi diable on a des vols qui arrivent à la porte 89 ou 91 et le vol de correspondance part de la porte 7? Les gens sont obligés de courir sur toute la longueur de ce couloir. Il n'y a plus de chariots, plus de ce petit train qui circulait auparavant.

M. Linder: C'est un problème.

M. Benjamin: Il faut faire quelque chose. Regardez donc un peu les personnes âgées et celles accompagnées

[Text]

hand luggage trying to get the length of that building, it is ridiculous.

Mr. Linder: We do provide a trolley facility for people who are completely disabled, Mr. Benjamin, as you know. But for the vast majority of people, I am afraid they are subjected to very long walks. It is a design constraint of the terminal. It is a very, very long. . .

Mr. Benjamin: Could a walkway not be put in, a moving one?

Mr. Linder: We are talking to the MOT about that possibility. They are somewhat reluctant to do it because not only of the costs, but the considerable disruption it would cause to the existing design of the terminal. It is not easy to do in a physical sense.

The Vice-Chairman: Gentlemen, with the agreement of the committee, we should try to wind up, if we can, by noon, please.

Mr. Taylor: I would like to deal with the long-term debt and get some information. Under the 1987 annual report, you refer to "subordinated perpetual bonds", and these are about \$336 million. What are these, and by what authority were they removed from the long-term debt of Air Canada?

Mr. Jeannot: They are a fairly unique kind of borrowing that never has to be paid back. Very infrequently this type of money appears on European, mainly Swiss markets, and generally in the past it is the most reputable banks that have been able to borrow that kind of money, because they are such a solid kind of investment. We were fortunate, Mr. Taylor, to apply for such a subordinate perpetual debt and were granted that by the Swiss banks. So it is the closest you can come to a non-voting share, perhaps. It does not carry any foreign exchange risk or liability because it is never repayable. It is a very unique kind of instrument.

It is fixed at between 6.25 and 5.75. It is fully covered by our sales in Switzerland, and all our foreign investments actually are covered by the amount of sales that we do in that country in terms of interest costs. And by the advice of Standards and Poor and Moodies and so on, they are no longer considered as debt, because they are not repayable. It is an interesting instrument.

• 1150

Mr. Taylor: Could I get in on that?

Mr. Jeannot: I would not mind getting my mortgage on this one either.

Mr. Taylor: They make their profits then from the other end, the sales in Switzerland.

[Translation]

de jeunes enfants et qui ont des bagages à main courir d'un bout à l'autre de ce bâtiment, c'est ridicule.

M. Linder: Nous avons un chariot électrique pour les gens qui sont entièrement handicapés, monsieur Benjamin, ainsi que vous le savez. Mais je crains que la vaste majorité des passagers soient obligés de faire une longue marche. C'est dû à la configuration de ce terminal. C'est un bâtiment extrêmement long. . .

M. Benjamin: Est-ce que l'on ne pourrait pas installer un trottoir roulant?

M. Linder: Nous en parlons avec le ministère des Transports. Il est quelque peu réticent à le faire, non pas en raison du coût mais en raison des réaménagements qui seraient nécessaires. Ce n'est pas facile à faire matériellement.

Le vice-président: Messieurs, avec l'accord du Comité, j'aimerais essayer de lever la séance vers midi, s'il vous plaît.

M. Taylor: J'aimerais obtenir quelques renseignements sur la dette à long terme. Dans votre rapport annuel de 1987, vous parlez des «obligations perpétuelles subordonnées», pour un montant d'environ 336 millions de dollars. De quoi s'agit-il et qui a autorisé leur déduction de la dette à long terme d'Air Canada?

M. Jeannot: C'est un instrument de crédit tout à fait particulier qu'il n'y a jamais lieu de rembourser. Ce genre d'instrument financier apparaît parfois sur les marchés européens, principalement suisses, et ce sont généralement les banques les plus réputées qui ont pu recourir à ce moyen de financement, en raison de leur grande solidité. Nous avons eu la chance, monsieur Taylor, de pouvoir émettre ce genre d'obligations perpétuelles subordonnées, ce qui nous a été accordé par les banques suisses. C'est sans doute ce qu'il y a de plus proche d'une action sans droit de vote. N'étant jamais remboursables, elles ne présentent aucun risque du point de vue du cours des changes. C'est un instrument financier tout à fait particulier.

Son taux est fixé entre 6,25 et 5,75. Elles sont entièrement couvertes par notre chiffre d'affaire en Suisse, et d'ailleurs tous nos emprunts étrangers sont couverts par le chiffre d'affaire que nous réalisons dans les pays concernés. Conformément à l'avis de Standards and Poor et de Moodies etc, nous ne les traitons plus comme des dettes car elles ne sont pas remboursables. C'est un instrument financier intéressant.

M. Taylor: Est-ce que je pourrais obtenir la même chose?

M. Jeannot: Cela me plairait bien à moi aussi d'obtenir une hypothèque selon de telles modalités.

M. Taylor: Ainsi, les bénéfices viennent de l'autre côté, c'est-à-dire des ventes en Suisse.

[Texte]

Mr. Jeannot: I would not know. You would have to ask the Swiss bankers how they justify it. We are just pleased to have been able to get some.

Mr. Taylor: Maybe they are doing it all by expanded credit.

Mr. Jeannot: It is possible.

Mr. Taylor: I would like to pursue that a little later. You also mentioned the in-substance defiance of about \$159 million, which appears to be removed also from the long-term debt. Is there some other place that loans money and they do not want it paid back?

Mr. Jeannot: Feasance is a somewhat complex subject. Perhaps our vice-president of finance, Mr. Brooks, can provide you with a more technical definition of that situation later. Essentially it is a method by which. . .

The Vice-Chairman: Perhaps the gentleman could provide the committee with the information in writing and we could save some time.

Mr. Jeannot: Yes, we could certainly do that at a later date if you. . .

Mr. Taylor: Could you tell me, is that removed from the long-term debt and put someplace else in the budget?

Mr. Jeannot: Yes, it is removed from the long-term debt *de facto*, because what happens is that bonds have been put in trust to take care of that debt when it matures; so in fact it is cancelled out. That is my own layman's. . . I am sure the financial experts can give you something far more precise than I am attempting.

Mr. Taylor: What is the long-term debt of Air Canada right now?

Mr. Jeannot: Well. . .

Mr. Taylor: I think it is \$1.1 billion in the report.

Mr. Jeannot: In 1987 it is \$1.3 billion, but in fact the net, because the defeasance *de facto* diminishes that long-term debt, is \$1.133 billion.

Mr. Taylor: That is with these perpetual bonds taken off, or does that include the perpetual bonds?

Mr. Jeannot: I think the perpetual bonds are in that. . . It is a different page we are looking at right now; it is page 31 of the annual report. That will show that the long-term debt is actually \$1.0975 billion—almost \$1.1 billion—and that does not include the perpetual subordinated bonds.

Mr. Taylor: How much of that is owed to the Government of Canada?

Mr. Jeannot: About \$153.6 million.

[Traduction]

M. Jeannot: Je l'ignore. Il faudrait demander aux banquiers suisses comment ils peuvent justifier ces modalités. De notre côté, nous sommes simplement heureux d'avoir pu en profiter.

M. Taylor: Peut-être qu'ils accordent plus de crédit.

M. Jeannot: C'est possible.

M. Taylor: Je reviendrai là-dessus un peu plus tard. Vous avez aussi mentionné l'effacement comptable de quelque 159 millions de dollars. Ce montant semble aussi avoir été rayé du passif à long terme. Y a-t-il d'autres créanciers qui prêtent de l'argent et qui ne veulent pas se faire rembourser?

M. Jeannot: L'effacement comptable est une question quelque peu complexe. Notre vice-président des Finances, M. Brooks, pourra peut-être vous fournir une explication plus technique plus tard. C'est essentiellement une méthode selon laquelle. . .

Le vice-président: Le témoin pourrait peut-être fournir ces renseignements au Comité par écrit. Cela nous permettrait de gagner du temps.

M. Jeannot: Nous pourrions certainement le faire plus tard si vous. . .

M. Taylor: Le montant en question a-t-il été rayé du passif à long terme pour être inscrit ailleurs dans le budget?

M. Jeannot: Ce montant a en effet été rayé du passif à long terme, parce que des obligations ont été mises en fiducie pour rembourser cet emprunt quand il viendra à échéance; cette partie de l'emprunt est donc annulée. C'est ainsi que le profane que je suis le comprend, mais les experts financiers pourront certainement vous donner une explication beaucoup plus précise.

M. Taylor: Quel est le passif à long terme d'Air Canada à l'heure actuelle?

M. Jeannot: Eh bien. . .

M. Taylor: Je pense qu'on indique 1,1 milliard de dollars dans le rapport.

M. Jeannot: Le montant était de 1,3 milliard de dollars en 1987, mais en réalité, le montant net s'élève à 1,133 milliard de dollars à cause de l'effacement comptable qui réduit le passif à long terme.

M. Taylor: Est-ce que cela comprend les obligations perpétuelles ou non?

M. Jeannot: Je pense que cela comprend les obligations perpétuelles. Ce n'est pas à la même page. Cela figure à la page 31 du rapport annuel. On y indique que la dette à long terme s'élève maintenant à 1,0975 milliard de dollars, soit près de 1,1 milliard, et que cela ne comprend pas les obligations perpétuelles subordonnées.

M. Taylor: Là-dessus, quel est le montant dû au gouvernement du Canada?

M. Jeannot: Environ 153,6 millions de dollars.

[Text]

Mr. Taylor: About \$150 million. And to whom is the rest owed?

Mr. Jeannot: The rest? To a variety of institutions, including export banks of the United States. Quite rightly, the table exists on page 35—a variety of foreign banks and Canadian interests.

Mr. Taylor: And the long term involves a number of years?

Mr. Jeannot: We renegotiated a number of those in fact last year in order to push the repayment of that beyond the renewal of the fleet current plan so that would not conflict with it.

Mr. Taylor: Is there any possibility when privatization takes place of that \$150 million that you owe to the government being wiped off or forgiven?

Mr. Jeannot: The government has certainly not given us any indication of that.

Mr. Taylor: You would like that.

Mr. Jeannot: I would not turn it down.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Taylor. To wind things up, the Chair will see Mr. Angus, Mr. Robichaud, Mr. Benjamin, Mr. Belsher, and Mr. Reid. And the gavel falls in 10 minutes.

• 1155

Mr. Angus: I want to start off by following up on Mr. Reid's comments, and yours, Mr. Jeannot, about services to those people with special needs, just to compliment one of your employees who works at the Ottawa airport. I met her last Friday night in the Air Canada lounge. She was wearing a button that said "I sign". On her own, she went and learned sign language so she could communicate with customers of Air Canada—not because the company asked her to, but because she saw a need. I think that speaks very highly of the commitment of Air Canada employees, and through you I just wanted to indicate what I said to her: I am impressed. I think that is a good indication of how we are moving forward in this country for people with special needs.

Let me go back to the airport security issue for one very specific question. Does Air Canada have a preference? Would you prefer the Department of Transport took matters relating to passenger security clearance, baggage security clearance, out of your hands, or out of the airlines' hands, and, as this committee has recommended, put it in the hands of a government agency, whether it is a police department or the Department of Transport or whatever?

Mr. Jeannot: Mr. Angus, again as Mr. Linder has indicated, the standards are set by the government. The

[Translation]

M. Taylor: Environ 150 millions de dollars. Et qui sont les autres créanciers?

M. Jeannot: Les autres? Diverses institutions, y compris des banques d'exportation des États-Unis. Le tableau figure à la page 35. On y mentionne diverses banques étrangères et entreprises canadiennes.

M. Taylor: Et ces emprunts à long terme sont remboursables sur un certain nombre d'années?

M. Jeannot: Nous avons renégocié certains de ces emprunts l'année dernière pour reporter la date d'échéance au-delà de la date prévue pour le renouvellement de la flotte afin que les deux ne tombent pas en même temps.

M. Taylor: Est-il possible, en ce qui concerne les 150 millions de dollars que vous devez au gouvernement, qu'il y ait remise de cette dette au moment de la privatisation?

M. Jeannot: Le gouvernement ne nous a certainement rien dit de tel.

M. Taylor: Cela vous arrangerait.

M. Jeannot: Je ne le refuserais pas.

Le vice-président: Merci, monsieur Taylor. Pour terminer, la présidence accordera la parole à MM. Angus, Robichaud, Benjamin, Belsher et Reid. La séance prendra fin dans 10 minutes.

M. Angus: J'aimerais revenir aux commentaires qui ont été présentés, par vous, monsieur le ministre, et par M. Reid à l'égard des services offerts à ceux qui ont des besoins spéciaux. Je dois féliciter une de vos employés qui travaille à l'aéroport d'Ottawa. Je l'ai rencontrée vendredi soir dernier dans le salon d'Air Canada. Elle portait un macaron qui disait: «I sign». De sa propre initiative, elle a décidé de suivre des cours de langage gestuel, pour les sourds et muets, de façon à être en mesure de communiquer avec les clients d'Air Canada—elle ne l'a pas fait parce que la compagnie le lui a demandé, mais plutôt parce qu'elle était consciente d'un besoin. À mon avis, cela prouve bien que les employés d'Air Canada veulent vraiment offrir les meilleurs services possibles à leurs clients; je voulais simplement vous dire que j'ai été fort impressionné. Cela prouve bien qu'au Canada, on cherche de plus en plus à aider ceux qui ont des besoins spéciaux.

J'aimerais vous poser une question bien précise sur la sécurité dans les aéroports. La société Air Canada préférerait-elle que le ministère des Transports se charge du filtrage des passagers et des bagages? Préférerait-elle, comme l'a d'ailleurs recommandé le Comité, que cette tâche soit confiée à un organisme gouvernemental, comme un service de sécurité ou le ministère des Transports?

M. Jeannot: Monsieur Angus, comme l'a signalé M. Linder, c'est le gouvernement qui établit les normes. Les

[Texte]

testing, the qualifications, the monitoring are done by the government. There is a close relationship between the security people and the RCMP at airports.

Mr. Angus: Where the RCMP exist at airports.

Mr. Jeannot: Probably where most of the threats are likely to take place, if any, I am assuming.

Mr. Angus: We will not get into that.

Mr. Jeannot: Beyond that, we have as a prime requirement the security of our customers and our people. The second requirement is the efficiency and the cost-effectiveness of the process, which in the end has to be borne by the travelling public. The question in my mind is whether that same cost-effectiveness can be realized by a government agency.

Mr. Angus: Are you saying you would prefer to continue with the existing situation, where at some airports you provide it, at other airports it is Canadian, in the manner it is done in now?

Mr. Jeannot: We are the contracting agent on behalf of the airlines operating in that area. That is basically what we do. But it is any other firms that can provide it, whoever is in business to provide that service, as with any other service.

We think today's system is a competitive one, a good one. We think we can improve it further. We have made recommendations with the airline industry, together with the Minister of Transport, on further improvements. We think it can be operated quite efficiently in this fashion. But naturally the government is fully at its own desire to assume that responsibility, if it so wishes.

Mr. Angus: But there is less pressure on them if you are not pushing them to take it over.

Mr. Jeannot: No, we are not pushing them to take it over, quite frankly.

Mr. Angus: Would you not agree with me that there is a perception—and I emphasize the word “perception”—of a conflict of interest with the airlines providing the security service instead of the government when it relates to the whole question of service to passengers, on-time departure, minimizing delays at the security entrance? If Transport Canada or some other government agency provided that, then there would be a real arm's-length separation between the people who are responsible for ensuring that no person and no luggage get on a plane with anything that may harm the plane or the passengers. Under the current situation, with the security companies knowing they are paid through the airline company, and paid ultimately by the passengers through that company, there is some pressure to speed things up and perhaps from time to time not be as diligent.

Mr. Taylor: It is the other way around.

[Traduction]

inspections, la compétence, la surveillance, toutes les activités sont assurées par le gouvernement. Il existe des liens étroits entre les responsables de la sécurité et la GRC dans les aéroports.

M. Angus: Seulement dans les aéroports où l'on retrouve des agents de la GRC.

M. Jeannot: Probablement dans les aéroports où il existe, le cas échéant, un danger.

M. Angus: Il vaudrait mieux que l'on ne discute pas de cette question.

M. Jeannot: Notre principal objectif est la sécurité de nos clients et de nos employés. Le deuxième est l'efficacité et la rentabilité du système car ce sont les voyageurs qui sont visés par toutes ces dispositions. Je me demande si le système serait aussi rentable si un organisme gouvernemental en était chargé.

M. Angus: Dites-vous que vous préféreriez que l'on ne change rien, et que vous voulez continuer à assurer la sécurité à certains aéroports et que «Canadian» l'assure à d'autres?

M. Jeannot: Nous nous occupons des contrats au nom des lignes aériennes. C'est ce que nous faisons. N'importe qui peut nous remplacer, peu importe qui offre en fait le service.

Nous croyons que le système actuel est un bon système. Nous pouvons l'améliorer. Nous avons formulé des recommandations en collaboration avec le secteur du transport aérien et le ministre des Transports. Nous croyons que si elles sont mises en oeuvre, le système pourra être efficace. Évidemment, si le gouvernement le désire, il peut assumer la responsabilité de la sécurité dans les aéroports.

M. Angus: Si vous n'encouragez pas le gouvernement à se charger de cette question, il s'y sentira moins forcé.

M. Jeannot: Pour être honnête, nous n'encourageons pas le gouvernement à le faire.

M. Angus: Ne pensez-vous que certains ont l'impression—et j'insiste sur ce terme—qu'il y a un conflit d'intérêts puisque les lignes aériennes offrent les services de sécurité et qu'elles sont aussi responsables des services aux passagers, du décollage des avions à l'heure prévue, de la minimisation des retards à l'étape de la sécurité? Si Transports Canada ou un autre organisme gouvernemental était responsable du service, un organisme indépendant serait alors responsable de veiller à ce que les passagers ne transportent rien, sur eux on dans leurs bagages à main, qui pourrait mettre en danger l'avion ou les passagers. Dans les circonstances actuelles, puisque les services de sécurité savent qu'ils sont payés par la ligne aérienne, et donc par les passagers de cette ligne aérienne, ils se sentent forcés d'accélérer les choses et ne sont peut-être pas tout à fait aussi prudents qu'ils devraient l'être.

M. Taylor: Non, pas du tout.

[Text]

[Translation]

• 1200

Mr. Jeannot: I do not find the requirements to be that conflicting or incompatible. Security has to be first; safety of airplanes has to be first. I would not buy for one minute that a mechanic would tell me that he is under pressure to have an airplane leave on time and not do his job properly. That would never be tolerated. Security at airports has to be treated the same way. The purpose is to make sure that the operation is secure and efficient, but secure first. If there is ever a trade between the two, it should not be traded. It should be safety first.

Mr. Robichaud: In looking at page 27 of your report, the revenue passengers carried, we see that from 1983 to 1987 it is fairly constant, where you go from 10.5 million to 11 million. Now that you are going to offer more services, you are therefore going to have to get more passengers. You are going to be in competition with the other carriers in Canada. Are we going to see the same thing happening in Canada that happened in England where British Airways controls all the skies over there, and we will have just one major carrier? How soon will we see that?

Mr. Jeannot: I hope we never see that, Mr. Robichaud. I think the situation is very different here because there is a very large domestic market, which in itself demands competition. In Britain the domestic market is a much smaller portion because of the size of the country. The competition there, and I am not trying to excuse... Personally, I find it regrettable that British Caledonian has disappeared, because they were an alliance kind of partner of Air Canada. Between them and us, I think we were providing that much more an effective competition to British Airways. I think the situation is substantially different.

Also, we are awfully close to the American borders. We are not sheltered, as we have seen in this country, from the impact of U.S. carriers, so there is indirect competition to the Canadian domestic scene from the American domestic scene. I suppose that as bilateral expands between the U.S. and Canada, we may even see a greater degree of integration. So I think we have to think more and more in terms of a North American continent of airlines. And in that context, it is important that Air Canada be a strong carrier.

Mr. Benjamin: Mr. Jeannot, now that you are vice-president of finances there, in case you do not know, because I could not find it in the annual report, the \$329 million that the people of Canada have through the government in equity stock or in shares, how much, if any, in dividends did Air Canada pay for the benefit of Canada, or the Canadian taxpayers, in 1987, in 1986—or did you pay any?

Mr. Jeannot: We did not pay any dividends in 1987. But in previous years we have paid somewhere upwards of \$50-odd million worth of dividends. In fact, if my memory serves me right, Mr. Benjamin, we have paid

M. Jeannot: Je ne crois pas qu'il y ait conflit ou incompatibilité. La sécurité des avions est la priorité. Il est absolument impensable qu'un mécanicien vienne me dire que, puisqu'on veut absolument que l'avion décolle à temps, il ne peut pas faire son travail comme il faut. On ne tolérerait jamais cette situation. Il en va de même pour la sécurité dans les aéroports. Il faut assurer la sécurité et l'efficacité de ces activités; la sécurité est la priorité. S'il fallait choisir l'un ou l'autre, on choisirait la sécurité.

M. Robichaud: À la page 27 de votre rapport, vous présentez des données sur les passagers payants transportés. On constate ainsi qu'entre 1983 et 1987, les choses ont peu changé, passant de 10,5 millions à 11 millions. Puisque vous offrirez dorénavant plus de services, vous aurez plus de passagers. Vous ferez concurrence aux autres transporteurs au Canada. Est-ce qu'on retrouvera au Canada la même chose qui s'est produite en Angleterre; en effet, là-bas British Airways domine le secteur du transport aérien. N'existera-t-il alors au Canada qu'un grand transporteur aérien? Quand cela se produira-t-il?

M. Jeannot: Monsieur Robichaud, j'espère que cela ne se produira jamais. La situation est fort différente au Canada parce que nous avons un marché national important, qui nécessite une certaine concurrence. En Grande-Bretagne, le marché national est beaucoup plus petit en raison de la superficie du pays. Là-bas, la concurrence, et je n'offre pas d'excuse... À mon avis, il est fort regrettable que la société British Caledonian n'existe plus; elle était une société «associée» d'Air Canada. Ainsi, ces deux sociétés faisaient, à mon avis, une bien meilleure concurrence à British Airways. La situation a bien changé.

De plus, nous sommes à proximité de la frontière américaine. Nous ne sommes pas à l'abri, comme nous l'avons constaté, des transporteurs américains. Il y a donc une concurrence indirecte entre le secteur canadien et le secteur américain. Il est fort probable qu'il y aura une intégration plus marquée lorsque l'entente de libre-échange aura été conclue. Il faudra donc penser de plus en plus à un secteur nord-américain du transport aérien. Dans ce contexte, il est important qu'Air Canada soit une société puissante.

M. Benjamin: Monsieur Jeannot, vous êtes maintenant vice-président des Finances d'Air Canada. Au fil des ans les Canadiens, par l'entremise du gouvernement canadien, ont investi, d'une façon ou d'une autre, 329 millions de dollars dans Air Canada. Quels dividendes Air Canada a-t-il payés au gouvernement canadien ou aux Canadiens en 1987 et en 1986, s'il y a lieu? Je n'ai pu trouver ce chiffre dans votre rapport annuel.

M. Jeannot: Nous n'avons pas versé de dividendes en 1987. Au cours des années précédentes, nous avons versé plus de 50 millions de dollars en dividendes. De fait, si je ne me trompe, monsieur Benjamin, le montant des

[Texte]

more in dividends to this country than we have ever received in subsidies.

Mr. Benjamin: I figured that, because I feel that—

Mr. Angus: So we are going to sell you so you cannot do that any more.

Mr. Benjamin: I feel the taxpayer is just as much entitled to an opportunity to a return on investment as any individual shareholder. But you paid no dividend last year.

Mr. Jeannot: No.

Mr. Benjamin: So if I buy some shares—I am not going to, but if I did—my chances of getting a dividend are minimal at best.

Mr. Jeannot: We would be very pleased to sell you a share, Mr. Benjamin, very pleased.

Mr. Benjamin: Another dry-hole drilling company.

Can I make a request to you? I will do it as well. Would you go after the Department of Transport to do another modest change in Terminal II in Toronto? Where the domestic passengers go through the screening, there are two sets of screening operations. I have seen them lined up for 150 yards at both of them. During the peak periods you have to have one or two more. There is a big wide exit door right beside it. Take that damn thing out of there and put another one or two screening operations there so you do not have the outrageous back-up of people.

• 1205

I have seen people who have left 30 minutes before departure time, had to go down three or four gates, and missed their plane before they got through the line. Others frantically run up after they have been standing there for 15 or 20 minutes and barge in at the head of the line, which does not cause much good feeling among the rest of them. So you badly need extra screening equipment at the domestic end. I do not know what it is like at the international end—

Mr. Angus: It is better there.

Mr. Benjamin: —but that domestic one is a boar's nest. It would not take very much to do that. Do you think you could go to work on it?

Mr. Jeannot: Generally speaking, Mr. Benjamin—and perhaps Mr. Linder would like to add to this—it is certainly a concern. There is a problem at peak time, and there are also different levels of response. At times there is a tightening up of the securities on a random basis and almost everybody gets checked manually. The sensitivity of the devices can be varied, and again, that is to protect the customers.

Mr. Benjamin: Yes, I am not arguing about that.

[Traduction]

dividendes que nous avons versés au Canada est beaucoup plus élevé que ce que nous avons reçu sous forme de subventions.

M. Benjamin: C'est ce que je pensais parce que je suis d'avis. . .

M. Angus: Ainsi nous vendrons Air Canada pour que vous ne versiez plus de dividendes aux Canadiens.

M. Benjamin: Je suis d'avis que le contribuable a le droit d'obtenir un rendement de ses investissements tout comme n'importe quel actionnaire ordinaire. Cependant vous n'avez pas payé de dividendes l'année dernière.

M. Jeannot: Non.

M. Benjamin: Ainsi si j'achète des actions—je n'ai pas l'intention de le faire, mais supposons que je décide de le faire—j'ai fort peu de chance d'obtenir des dividendes.

M. Jeannot: Nous serions fort heureux de vous vendre une action, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Une autre idée qui ne rapportera rien.

Puis-je vous demander de faire quelque chose? D'ailleurs je le ferai moi aussi. Pourriez-vous demander au ministère des Transports d'apporter une autre petite modification au terminal II à Toronto? Il y a deux comptoirs d'inspection dans la zone de sécurité destinée aux passagers qui voyagent au Canada. J'ai parfois vu de longues files d'attente. Pendant les périodes de pointe, il faudrait un ou deux autres comptoirs. À côté de la zone de sécurité se trouve une grande porte de sortie. Enlevez cette foutue porte et mettez un ou deux autres comptoirs de filtrage. Ainsi il n'y aura pas les longues files que l'on voit maintenant.

Je sais que des gens sont arrivés 30 minutes à l'avance, ils ont dû passer par trois ou quatre portes et ils ont raté leur avion avant même d'être passés au comptoir de sécurité. D'autres perdent patience après avoir attendu 15 ou 20 minutes et se mettent au début de la file, ce que ceux qui attendent n'aiment pas vraiment. Il faut absolument avoir un autre comptoir de filtrage pour les passagers qui voyagent au Canada. Je ne sais pas comment vont les choses au service des vols internationaux. . .

M. Angus: C'est un peu mieux.

M. Benjamin: Mais pour les vols au Canada, c'est abominable. Il faudrait très peu d'efforts pour améliorer la situation. Pouvez-vous en parler aux responsables?

M. Jeannot: Dans l'ensemble, monsieur Benjamin—et peut-être M. Linder voudra-t-il ajouter quelque chose—c'est une chose qui nous préoccupe. Il existe un problème aux périodes de pointe, et les situations varient. Parfois les services d'inspection sont plus stricts et presque tout le monde doit faire l'objet d'un examen avec un détecteur manuel. La sensibilité de ces appareils varie, et encore une fois, tout cela est fait pour protéger le consommateur.

M. Benjamin: Oui, je n'en doute pas.

[Text]

Mr. Jeannot: The addition of the security checks I think puts a greater discipline on travellers to be there more ahead of time, particularly at peak time.

There might be possibilities of adding in some areas, no doubt, and that probably needs to be re-examined. It will add to the cost, and again, the expectation of the travelling public is for lower prices, not for higher prices. Security is starting to be not a negligible cost.

Mr. Benjamin: You are selling 45% shares—I have heard figures bandied about—that would bring Air Canada \$300 million to \$400 million. That has been speculation in the financial pages and statements and comments in other places. On the assumption that this is reasonably close, the authorized share capital for the shareholder to take up is \$750 million. They have taken up only \$329 million. There is your \$400 million. Why do you need to sell shares, to privatize?

Mr. Jeannot: Mr. Benjamin, I can only reiterate to you that since 1977 we have made periodic representation to the shareholder to move in this direction.

Mr. Angus: And they have not.

Mr. Jeannot: It has been the choice of the Government of Canada to invest its money in other endeavours.

An hon. member: Nuclear subs and other things.

Mr. Belsher: I am tempted to suggest that we see the socialist thinking this morning in some of their questions.

An hon. member: It is common sense.

Mr. Belsher: Common sense? That is debatable.

Mr. Benjamin: It is sound business practice.

Mr. Belsher: My question is actually directed to Mr. Linder. There is congestion in some of our airports that are very busy. Has there been any consideration of pooling the check-ins at the airports—rather than Air Canada having theirs and KAL and so on, the international carriers, having a common check-in?

Mr. Linder: Of course; we do pool in Toronto, for example, at Terminal II because we handle everybody. That is probably the most efficient form of pooling I can imagine. It is similar to what Swissair would do in Zurich, and we would do it in Terminal II in Toronto.

There is a good deal of pressure from the other airlines to have their own facilities, particularly in the terminal, and there are some very sound commercial reasons why they would argue that way. Indeed, we often argue that way at foreign locations offshore and in the U.S.A. for similar facilities, albeit on a more modest scale. It gives you better control of your own passengers. You can offer them the kind of service you feel is appropriate to your

[Translation]

M. Jeannot: Ces examens de sécurité supplémentaires forcent les voyageurs à arriver à l'aéroport un peu plus tôt, particulièrement aux heures de pointe. Ce n'est pas mauvais.

Il serait peut-être possible d'ajouter d'autres comptoirs, il faudra peut-être se pencher à nouveau sur la question. Évidemment, il y aura certains coûts, et les voyageurs espèrent qu'il y aura une baisse et non pas une hausse des prix. La sécurité devient un élément de plus en plus important des coûts.

M. Benjamin: Vous vendez 45 p. 100 des actions—on cite toutes sortes de chiffres—certains disent qu'Air Canada recevrait ainsi entre 300 et 400 millions de dollars. Cette question a fait couler beaucoup d'encre dans les pages financières et les gens discutent beaucoup de la question. Si ces chiffres ne sont pas exagérés, cela veut dire que le capital social est de 750 millions de dollars. Les Canadiens ont déjà versé 329 millions de dollars. Vous avez 400 millions de dollars. Pourquoi vendre des actions, pourquoi privatiser?

M. Jeannot: Monsieur Benjamin, je dois répéter que, depuis 1977, nous avons encouragé fortement à plusieurs reprises l'actionnaire à procéder de cette façon-là.

M. Angus: Et il ne l'a pas fait.

M. Jeannot: Le gouvernement canadien a décidé d'investir son argent dans d'autres activités.

Une voix: Oui, comme les sous-marins nucléaires!

M. Belsher: J'ai presque envie de dire qu'on voit les tendances socialistes de certains de ceux qui posent des questions ce matin.

Une voix: C'est le simple bon sens.

M. Belsher: Le bon sens? Ça dépend de votre opinion.

M. Benjamin: Ce serait une décision financière saine.

M. Belsher: Je voudrais poser une question à M. Linder. Il existe certains problèmes dans les aéroports qui sont très occupés. A-t-on songé à autoriser l'enregistrement des passagers à des comptoirs «communs» dans les aéroports—au lieu d'avoir une situation où toutes les lignes aériennes, Air Canada ou KAL, ont leurs propres comptoirs?

M. Linder: Bien sûr; par exemple, au terminal II à Toronto, ces services sont mis en commun parce que nous pouvons enregistrer tous les passagers. C'est probablement la façon la plus efficace de procéder. C'est un peu comme ce que fait Swissair à Zurich; nous le faisons au terminal II à Toronto.

Les autres lignes aériennes ne cachent pas qu'elles veulent leur propre comptoir et leurs propres installations, particulièrement au terminal; il existe de très bonnes raisons commerciales qui les poussent à exiger ces services. En effet, Air Canada demande souvent le même genre d'installations à l'étranger ou aux États-Unis, quoiqu'elles ne seraient pas aussi importantes. Vous pouvez ainsi exercer un meilleur contrôle sur vos

[Texte]

airline and so on rather than a common standard that is obviously applied by whoever is handling everybody—in the case of Terminal II, ourselves.

But there is no question in our mind that if we can retain the kind of arrangement we have in Terminal II we can do a better overall job for everybody. That is the simple answer to the question.

• 1210

The Vice-Chairman: Gentlemen, on behalf of the committee we thank you very much for having appeared before us this morning. I am sure we have lots of information to go over. We look forward to having you back before the committee at another time.

Mr. Jeannot: Thank you very much, Mr. Chairman. Ladies and gentlemen, thank you.

The Vice-Chairman: This meeting stands adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

passagers. Vous pouvez leur offrir le genre de services que vous jugez appropriés au lieu de simplement respecter une norme commune qui est utilisée par ceux qui s'occupent de l'enregistrement de tous les passagers—au terminal II à Toronto, c'est Air Canada qui est responsable de ce service.

Nous sommes convaincus qu'en offrant le genre de services qui existent actuellement au terminal II de Toronto, nous offrons un meilleur service à tous. C'est ma réponse à votre question.

Le vice-président: Messieurs, je tiens à vous remercier au nom du Comité d'être venus ce matin. Vous nous avez donné beaucoup de renseignements à étudier. Je suis convaincu que nous aurons le plaisir de vous accueillir une autre fois.

M. Jeannot: Merci beaucoup, monsieur le président. Merci, mesdames et messieurs.

Le vice-président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Air Canada:

Pierre Jeannot, President and Chief Executive Officer;
Roger Linder, Executive Vice-President and Chief of
Passenger Operations.

TÉMOINS

D'Air Canada:

Pierre Jeannot, président-directeur général;
Roger Linder, vice-président général, Exploitation
passagers.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 62

Tuesday, June 14, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 62

Le mardi 14 juin 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 96(2), consideration of
airworthiness, airport construction and aviation
security

CONCERNANT:

Conformément à l'article 96(2) du Règlement,
étude sur la navigabilité aérienne, la construction
d'aéroports et la sécurité aérienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 14, 1988
(99)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor and Brian Tobin.

Acting Member present: Benno Friesen for Joe Reid.

Other Member present: Blaine Thacker.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Witnesses: From Transport Canada: G.S. Shortliffe, Deputy Minister; R. Quail, Assistant Deputy Minister—Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard; M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister—Policy and Coordination; C. MacElman, Director, Rail Service; D. McAree, Executive Director, Airports Authority Group; J. Torck, Director, Airworthiness; J. Pringle, Director, Motor Vehicle Policy and Programs; P. Proulx, Director—Air Traffic; J. Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee commenced consideration of airworthiness, airport construction and aviation security.

G.S. Shortliffe and the other witnesses answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned until later that day.

AFTERNOON SITTING
(100)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. in Room 253-D Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

Acting Member present: Benno Friesen for Joe Reid.

Other Member present: Mike Forrestall.

In attendance: David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Witnesses: From Transport Canada: G.S. Shortliffe, Deputy Minister; R. Quail, Assistant Deputy Minister—

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 14 JUIN 1988
(99)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud, Gordon Taylor et Brian Tobin.

Membre suppléant présent: Benno Friesen remplace Joe Reid.

Autre député présent: Blaine Thacker.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Témoins: Du ministère des Transports: G.S. Shortliffe, sous-ministre; R. Quail, sous-ministre adjoint maritime, et commissaire, Garde côtière canadienne; M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordination; C. MacElman, directeur, Programmes des transports ferroviaires des marchandises; D. McAree, directeur exécutif, Groupe des aéroports; J. Torck, directeur, Navigabilité aérienne; J. Pringle, directeur, Politiques et programmes—Transporteurs routiers; P. Proulx, directeur, Services de la circulation aérienne; J. Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification d'urgence.

Conformément au mandat que lui confie le paragraphe 96(2) du Règlement, le Comité entreprend l'étude de la navigabilité aérienne, de la construction d'aéroports et de la sécurité aérienne.

G.S. Shortliffe et les autres témoins répondent aux questions.

À 11 heures, le Comité interrompt les travaux jusqu'à plus tard aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(100)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Dennis H. Cochrane, Darryl L. Gray, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Membre suppléant présent: Benno Friesen remplace Joe Reid.

Autre député présent: Mike Forrestall.

Aussi présent: David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Témoins: Du ministère des Transports: G.S. Shortliffe, sous-ministre; R. Quail, sous-ministre adjoint maritime, et

Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard; M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister—Policy and Coordination; D. McAree, Executive Director, Airports Authority Group; J. Torck, Director, Airworthiness; P. Proulx, Director—Air Traffic; J. Rodocanachi, Director General, Security and Emergency Planning; W. Newton, Director General—Aviation Regulation; R.W. Slaughter, Director—Licensing and Certification.

In accordance with its mandate under Standing Order 96(2), the Committee resumed consideration of airworthiness, airport construction and aviation security.

The witnesses answered questions.

At 5:38 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

commissaire, Garde côtière canadienne; M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordination; D. McAree, directeur exécutif, Groupe de gestion des aéroports; J. Torck, directeur, Navigabilité aérienne; P. Proulx, directeur, Services de la circulation aérienne; J. Rodocanachi, directeur général, Sécurité et planification d'urgence; W. Newton, directeur général, Réglementation aérienne; R.W. Slaughter, directeur, Délivrance de licences et certificats.

Conformément au mandat que lui confie le paragraphe 96(2) du Règlement, le Comité reprend l'étude de la navigabilité aérienne, de la construction d'aéroports et de la sécurité aérienne.

Les témoins répondent aux questions.

À 17 h 38, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, June 14, 1988

• 0933

The Chairman: Order, please.

Colleagues, I see a quorum—for doing everything actually, witnesses and hearing evidence. We have a fairly full morning.

We are glad to welcome the new Deputy Minister of the Department of Transport at the table, with his officials. I know that members have questions on many aspects of departmental policy, using basically the reference of the annual report of the department, since estimates time has gone by. So it is going to be very general, open questions.

I just wonder, for members to think about depending on what progress we make, whether members would be disposed to go to 11 a.m. and, because of the nature of the debate, not proceed after 11 a.m. and come back with officials at another time. I think it is set for this afternoon anyway.

An hon. member: Agreed.

The Chairman: I just throw that out, and we can talk about it later depending on our progress. There also, as we know, may be bells ringing from time to time later today, which will interfere with the working of the committee, so that is why I am glad we are all here, ready, willing, and able to go.

First I welcome the new deputy minister, Mr. Shortliffe.

Do you have an opening statement, or do you just want us to start questioning?

Mr. G.S. Shortliffe (Deputy Minister, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. No, I have no opening statement to make this morning.

The Chairman: That is good.

Mr. Shortliffe: Thank you for welcoming me.

May I just note to you that I am accompanied in my sixth week as deputy minister by my experts who are at the table with me: Mr. Vince Malizia, the Assistant Deputy Minister for Finance; Mr. R. Quail, the Assistant Deputy Minister for Marine; Mr. Martin Brennan, the Associate Assistant Deputy Minister for Policy and Coordination; and Mr. V. Barbeau, the Assistant Deputy Minister for Surface. We also have other experts here.

The Chairman: That is a very good thumb-nail sketch of the table.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 14 juin 1988

Le président: À l'ordre.

Chers collègues, je vois que nous sommes assez nombreux, aussi bien pour entendre des témoignages que pour le reste. Notre matinée sera bien remplie.

Nous sommes heureux de souhaiter la bienvenue au nouveau sous-ministre du ministère des Transports, qui est accompagné de certains hauts fonctionnaires. Je sais que les membres du comité ont des questions à poser sur divers aspects de la politique ministérielle, en se reportant principalement au rapport annuel du ministère, puisque l'étude des prévisions budgétaires est terminée. Il s'agira donc de questions de portée très générale.

Compte tenu de la vitesse à laquelle nous avançons dans nos discussions, j'aimerais savoir si les membres du Comité seraient disposés à siéger jusqu'à 11 heures et à suspendre la séance à ce moment-là, étant donné la nature du débat. Nous demanderons aux hauts fonctionnaires de revenir une autre fois. De toute façon, une séance est prévue pour cet après-midi.

Une voix: D'accord.

Le président: Je vous fais part de cette idée, et nous pourrions en parler plus tard, selon les progrès que nous aurons faits. Il est possible également que le timbre sonne de temps à autre dans la journée, ce qui entravera quelque peu les travaux du Comité, et c'est pourquoi je suis heureux que nous soyons tous ici, prêts et aptes à nous mettre au travail tout de suite.

Je souhaite tout d'abord la bienvenue au nouveau sous-ministre, M. Shortliffe.

Avez-vous une déclaration liminaire à faire ou pouvons-nous passer directement aux questions?

M. G.S. Shortliffe (sous-ministre, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Non, je ne ferai pas d'allocation d'ouverture ce matin.

Le président: C'est bien.

M. Shortliffe: Merci de votre accueil chaleureux.

Je tiens à vous signaler qu'il y a six semaines que j'occupe mon nouveau poste de sous-ministre et que je suis accompagné aujourd'hui par mes experts, à savoir M. Vince Malizia, sous-ministre adjoint—Finances; M. R. Quail, sous-ministre adjoint—Marine; M. Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé—Politique et Coordination et M. V. Barbeau, sous-ministre adjoint—Surface. Il y a également d'autres spécialistes dans la salle.

Le président: Voilà une présentation brève et précise de nos témoins d'aujourd'hui.

[Text]

[Translation]

• 0935

I have one further question from the Chair to you, and I think I know the answer. Where did you come from? I mean, the Privy Council Office, Treasury Board, or what?

Mr. Shortliffe: I am just finishing my 26th year of public service, Mr. Chairman. I most recently have come out of the Privy Council Office as Deputy Secretary to the Cabinet for Operations. Before that I served in the Department of External Affairs; the Department of Industry, Trade and Commerce; the Canadian International Development Agency; and as a Canadian ambassador abroad.

Mr. Benjamin: What is your background in transport, if any?

Mr. Shortliffe: My background in transport is rather limited. I grew up with a family transport business.

Mr. Tobin: The new deputy is like most of us: he will in time absorb, properly and improperly, a great deal of knowledge about transportation and come to some conclusions, right or wrong, about the way in which the officials and the government of the day run the transportation systems of this country.

My first question concerns the *Polar 8* ice-breaker. There have been a number of reports on the diesel electric propulsion system proposed for the new *Polar 8*. It is an equivalent system to that which has been installed in the *Henry Larsen*. I think everybody knows that the Coast Guard's newest breaker, the *Henry Larsen*, is not working properly. In fact, a year after the scheduled date for being put into service, the *Henry Larsen* has still not left its berth in Vancouver.

I want to ask for a status report. I want to ask what costs have been incurred by Transport Canada as a result of the *Henry Larsen* not going into service on schedule. How much of the \$96 million price tag for the *Henry Larsen* has been paid so far? Is this system going to cost us more because of the delays and because of the failure of the propulsion system? Are we going to continue, notwithstanding the track record of the *Henry Larsen* and this particular propulsion system, to plow ahead with plans to install the same propulsion system in the *Polar 8*?

Mr. R. Quail (Assistant Deputy Minister, Marine and Commissioner, Canadian Coast Guard): First of all, responding to the question for a status report, I could start with the *Henry Larsen*. The *Henry Larsen* was originally scheduled for delivery in July 1987. The trials were going well with the ship alongside the dock. About a year ago we noticed that we had some problems with the control systems. As a result of the problems with the control systems, there was some damage to the coupling on one of

J'ai une autre question à vous poser, et je pense connaître la réponse. D'où venez-vous? Je veux dire, du Bureau du Conseil Privé, du Conseil du Trésor ou d'ailleurs?

M. Shortliffe: J'ai vingt-six ans d'ancienneté à la Fonction publique, monsieur le président. Le dernier poste que j'ai occupé avant celui-ci était celui de secrétaire-adjoint au Cabinet chargé des opérations, au Bureau du Conseil Privé. Auparavant, j'ai travaillé au ministère des Affaires Extérieures, au ministère de l'Industrie et du Commerce, à l'Agence canadienne de développement international et j'ai également été ambassadeur du Canada à l'étranger.

M. Benjamin: Quels sont vos antécédents dans le domaine des transports, le cas échéant?

M. Shortliffe: Mes antécédents dans le domaine des transports sont assez restreints. Nous avons une entreprise de transport familiale.

M. Tobin: Le nouveau sous-ministre est comme la plupart d'entre-nous; avec le temps, il absorbera, par tous les moyens possibles, un grand nombre de connaissances au sujet des transports et en tirera certaines conclusions, bonnes ou mauvaises, sur la façon dont les fonctionnaires et le gouvernement du jour administrent les réseaux de transport de notre pays.

Ma première question porte sur le brise-glace *Polar 8*. Il y a eu certains rapports au sujet du système de propulsion diesel électrique proposé pour ce nouveau navire. Il s'agit du même système que celui dont est doté le *Henry Larsen*. Comme chacun sait, le tout nouveau brise-glace de la Garde côtière, le *Henry Larsen*, ne marche pas bien. En fait, un an après la date prévue pour sa mise en service, le *Henry Larsen* n'a pas encore quitté son mouillage de Vancouver.

Je voudrais savoir où nous en sommes. Pourriez-vous me dire également quels frais Transports Canada a subis en raison de ce retard dans le calendrier de mise en service du *Henry Larsen*. Quelle proportion des 96 millions de dollars, ce qui représente le prix du *Henry Larsen*, a déjà été dépensé? Le système va-t-il nous coûter plus cher en raison des retards et du mauvais fonctionnement du système de propulsion? Malgré les problèmes que posent ce système et la situation concernant le *Henry Larsen*, allons-nous donner suite à nos projets et installer le même système de propulsion sur le *Polar 8*?

M. R. Quail (sous-ministre adjoint, Marine et Commissaire, Garde côtière canadienne): Tout d'abord, en ce qui concerne la situation actuelle, je commencerais par vous parler du *Henry Larsen*. Sa date de livraison initiale était juillet 87. Les essais se déroulent bien sur le navire à quai. Il y a environ un an, nous avons décelé certains problèmes dans les systèmes de contrôle. Pour cette raison, l'accouplement de l'un des arbres a été endommagé et il a fallu interrompre les essais et réparer

[Texte]

the shafts, and there was a requirement to stop the trials and to undertake the repairs for the shaft coupling and the control system on the electric motors.

This work was completed and the trials continued in September 1987. At that time, when we were up alongside the dock trials at 100% power, there was an indication of overheating of one of the transformers. The transformer was subsequently torn down and looked at on the site. It was decided that there were some serious problems. The one transformer was taken out of the ship and shipped back to the manufacturer, Federal Pioneer. The manufacturer tore it down and it was determined that there was a design problem. This necessitated taking out the other three transformers. They were taken out of the ship and shipped back. The redesign was done, they were remanufactured, and they were returned to the ship this spring.

• 0940

The transformers have been reinstalled. Some dock trials were started again about two weeks ago. During the dock trial, there was a problem with one of the diesels. The manufacturer was called in. The repairs on the diesels are finished. The ship was run up again last night alongside the dock. The dock trials up to 110% power for a 24-hour period are due to start today.

All being well, we would be able to be looking towards checking out a few other systems, such as the bubbler system on the *Henry Larsen*. We will hopefully go to sea trials later this month, with the target date for acceptance of the ship still before the end of June, which is the new schedule for redelivery.

With respect to cost, with respect to the *Henry Larsen*, of the \$96 million, the remainder and the holdback at the moment is \$3.55 million. We would look at paying the last milestone payment of \$1.43 million upon acceptance of the ship, and then we would be in the position of having the holdback until the ship is fully operational and/or we are satisfied with the delivery of the ship.

This essentially makes down to a 12-month warranty period, about \$1.7 million of the \$1.9, and upon completion of the 24-month warranty, an additional \$200,000.

There was no additional cost to the Crown as a result of this. With respect to the contract price, all of the repairs—

Mr. Tobin: What was the result from having the ship in service for 12 months? Who pays this?

Mr. Quail: All of the repairs were carried out by the contractor at his expense, and indeed there has been an additional 12-month warranty given by the propulsion-system manufacturer for the electrical portion of the propulsion system.

[Traduction]

l'accouplement et le système de contrôle des moteurs électriques.

Ces réparations sont terminées et les essais ont repris en septembre 1987. À l'époque, lorsque nous avons procédé aux essais à pleine puissance, à quai, on a constaté que l'un des transformateurs chauffait. Il a donc été démonté et examiné sur place. Les responsables ont décidé que le problème était sérieux. Le transformateur a donc été retiré du navire et renvoyé au fabricant, Federal Pioneer. Le fabricant l'a démonté et constaté qu'il s'agissait d'un problème de conception. Il a donc fallu retirer les trois autres transformateurs du navire, qui ont été également renvoyés au fabricant. On a conçu un nouveau modèle, fabriqué les nouveaux transformateurs lesquels ont été réinstallés sur le navire au printemps dernier.

Les transformateurs ont donc été réinstallés. Certains essais à quai ont repris il y a environ deux semaines. Au cours de ces essais, un problème s'est posé dans l'un des diesels. On a appelé le fabricant. Les réparations sont terminées. Le navire a été soumis à d'autres essais à quai hier soir. On doit procéder aujourd'hui à des essais en poussant le moteur à 110 p. 100 pendant une période de 24 heures.

Si tout se passe comme prévu, nous pourrions envisager de vérifier quelques autres systèmes, et notamment le tube de dégagement sur le *Henry Larsen*. Nous espérons pouvoir procéder aux essais en mer vers la fin du mois, tout en maintenant l'objectif prévu pour la mise en service du navire, soit avant la fin juin, conformément au nouvel échéancier relatif à la livraison.

Quant au coût, sur les 96 millions de dollars affectés au *Henry Larsen*, il reste actuellement 3,55 millions de dollars. Nous envisageons le dernier des paiements échelonnés de 1,43 million au moment de la réception du navire, et nous serons alors en mesure de retenir le solde jusqu'à ce que le navire soit pleinement opérationnel, ou que nous soyons satisfaits de la livraison du navire.

Cela revient essentiellement à une période de garantie de douze mois, soit environ 1,7 des 1,9 million de dollars, et à la fin de la période de garantie de 24 mois, 200,000\$ de plus.

La Couronne n'a subi aucun frais supplémentaire du fait de ce retard. Quand au prix contractuel, toutes les réparations. . .

M. Tobin: Quelles conséquences ce retard de douze mois dans la mise en service du navire a-t-il eues? Qui paie la note?

M. Quail: Toutes les réparations ont été effectuées par l'entrepreneur à ses frais, et le fabricant du système de propulsion a offert une garantie supplémentaire de douze mois sur les pièces électriques de ce système.

[Text]

The ship was built as a replacement ship for the *Labrador*. We had hoped to take the ship into operation last summer, bring the ship around, and we would have had it in operation during the past winter for services in the gulf, the river and the eastern part of Canada. Without this ship, we found ourselves having to deploy some other ships, essentially from the Laurentian region, to cover off some of the demands during the high-ice periods. Our feeling is there was a small amount of delay to shipping as a result of this, but it was not significant, and we were able to cover with existing resources.

Mr. Tobin: So you are telling me there was absolutely no cost incurred as a result of not having the ship delivered, or having it delivered, hopefully, a year late?

Mr. Quail: There were some slight delays, as I said, to some of the shipping services we gave. We did not think it was significant. But there were no out-of-pocket expenses.

Mr. Tobin: The most significant question is, given that we have already expended approximately \$96 million, with some holdback, on this propulsion system, given that this propulsion system is, at least at this stage, going to go into the *Polar 8* as well, can you give this committee some assurance that until such time as this the propulsion system has proved itself. . . ?

Up to this point, the opposite is true. It has not proved at all that it works, and, to the extent it does, that it is the proper kind of propulsion system for an ice-breaker, and gives us the kind of mobility and power needed. Has there been a hold on the decision to proceed with the *Polar 8*, and, secondly, a *Polar 8* with a diesel-electric propulsion system?

Mr. Quail: With respect to the propulsion system, I would note we have six ships with similar propulsion systems that were brought into operation. They have been up and operating for two years, in some cases. The propulsion systems have performed well. They have in fact performed in the ice-breaking mode above expectations, once the systems were tuned in ice operations.

An example of this is the *Anne Harvey*, the *Cornwallis*, the *Laurier* and the *Pearkes*. Those have been in operation, and are performing well.

So we do have some experience with AC/AC diesel-electric propulsion systems. Internationally, there are ice-breakers with AC/AC propulsion systems operating, and working well.

Mr. Tobin: Are you trying to tell me there is no reconsideration of the *Polar 8* propulsion system?

Mr. Quail: No, I am simply saying we do have some experience with AC/AC propulsion systems, and they are working. With the *Polar 8* the design is continuing.

[Translation]

Le navire a été construit pour remplacer le *Labrador*. Nous espérions le mettre en service l'été dernier, le ramener et le mettre en service dans le golfe, sur le fleuve et dans la région est du pays l'hiver dernier. Ne pouvant pas compter sur ce navire, nous avons dû déployer d'autres navires, surtout de la région laurentienne, pour répondre aux demandes pendant la période où il y a beaucoup de glace. D'après nous, la navigation maritime a connu quelques retards pour cette raison, mais nous avons pu répondre à la demande grâce aux ressources actuelles.

M. Tobin: D'après ce que vous me dites, le fait que le navire n'ait pas encore été livré, ou qu'il le soit avec un an de retard, n'entraîne pas de frais supplémentaires pour le gouvernement?

M. Quail: Il y a eu quelques légers retards, je le répète, dans certains services de navigation que nous avons offerts. Rien d'important, selon nous. Il n'y a eu toutefois aucune dépense directe.

M. Tobin: La question la plus importante est la suivante. Étant donné que nous avons déjà dépensé environ 96 millions de dollars, en retenant une partie du paiement, à l'égard de ce système de propulsion, étant donné que ce système va être installé également sur le *Polar 8*, pouvez-vous nous donner l'assurance que tant que le système de propulsion n'aura pas fait ses preuves. . . ?

Jusqu'à présent, ce n'est guère le cas. Il n'a pas bien marché et, dans la mesure où il fonctionne, rien ne prouve que ce soit le bon système de propulsion pour un brise-glace, qu'il nous donne la mobilité et la puissance voulues. A-t-on reporté la décision relative au *Polar 8* et, deuxièmement, à l'installation du système de propulsion diésel électrique sur ce navire?

M. Quail: En ce qui a trait au système de propulsion, je signale que six navires dotés du même système ont déjà été mis en service. Certains d'entre eux fonctionnent depuis deux ans. Les systèmes de propulsion ont donné de bons résultats. En fait, les résultats ont dépassé nos attentes pour ce qui est des activités de brise-glace, après avoir été adaptés à cette fin.

Parmi ces navires, mentionnons le *Anne Harvey*, le *Cornwallis*, le *Laurier* et le *Pearkes*. Ces navires sont tous en service et marchent bien.

Nous avons donc déjà une expérience des systèmes de propulsion diésel électrique. À l'échelle internationale, certains brise-glace sont déjà équipés de ces systèmes et fonctionnent bien.

M. Tobin: Voulez-vous me dire que le système de propulsion du *Polar 8* n'a pas été remis en question?

M. Quail: Non, je dis simplement que nous avons déjà une expérience des systèmes de propulsion diésel électrique, qui marchent bien. Le *Polar 8* est de la même conception.

[Texte]

[Traduction]

• 0945

Mr. Tobin: So there is no final decision yet.

Mr. Quail: There is no final decision.

Mr. Tobin: So it is not definitely a diesel-electric propulsion system as of today.

Mr. Quail: Our preference is clearly for a diesel-electric triple-screw propulsion system, on the basis of meeting our operational requirements. Our experience and the experience of our people tell us that from the manoeuvrability point of view this is the best type of system to meet our operational requirements for an escort ice-breaker. That is where we sit today.

Mr. Tobin: But there is no final decision on it yet.

Mr. Quail: That is correct.

Mr. Tobin: Many members of this committee have been visited by various and sundry representatives of the Province of British Columbia on Bill C-52, in particular on the question of including cruise vessels that originate in the United States, stop in Canada, and so on, within the bill. When the bill was dealt with in the legislative committee, there was an amendment to the bill as proposed by the government to increase the automatic waiver from 100 passengers to 250 passengers. Frankly, it was supported by all three parties. It was moved by a member of the government party, but it might just as easily have been moved by a Liberal or a New Democrat, because all three parties support that amendment.

However, what has been said to those of us who have been visited—and I think many members have—is that the question is not 150 to 250. The question is the fact that this industry is in the bill at all. I did not realize it at the time, but it has since been explained to me that heretofore that particular industry was covered under the Canada Shipping Act exemption. The real question is one of finances and taxes and so on, or a tax regime that would now apply, or theoretically would apply, to this industry. Can you tell us what response, if any, you have to those who are saying the action that has been taken is catastrophic, at least potentially, for the industry?

Mr. Shortliffe: I would like to ask Martin Brennan to give a slightly elaborated answer; but I think there is a misunderstanding relating to Bill C-52, which indeed I understand had the support on this particular point of all three parties. We are not the tax department; but we will come to that in a moment.

Mr. Martin Brennan (Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): Yes, it is true that Bill C-52 has changed the definition of the coasting trade. In the old legislation,

M. Tobin: Aucune décision finale n'a encore été prise, par conséquent.

M. Quail: Non.

M. Tobin: Il n'est donc pas certain que ce navire sera équipé d'un système de propulsion diesel électrique.

M. Quail: D'après nous, c'est sans aucun doute le système de propulsion diesel électrique à triple hélice qui est le mieux à même de répondre à nos besoins opérationnels. D'après notre expérience et celle de nos experts, du point de vue de l'aptitude à manoeuvrer, c'est le meilleur système possible pour répondre à nos besoins opérationnels en ce qui concerne un brise-glace d'escorte. Voilà la situation actuelle.

M. Tobin: Mais aucune décision définitive n'a encore été prise à cet égard.

M. Quail: C'est exact.

M. Tobin: Bon nombre des membres du Comité ont reçu la visite de divers représentants de la Colombie-Britannique au sujet du projet de loi C-52, surtout à l'égard des dispositions s'appliquant aux navires de croisière en provenance des États-Unis, qui font escale au Canada et ainsi de suite. Lorsque le comité législatif a examiné le projet de loi, le gouvernement a proposé un amendement en vue d'accroître la dispense automatique de 100 à 250 passagers. Cet amendement a obtenu l'appui de tous les députés. Il a été proposé par un député du parti au pouvoir, mais il aurait aussi bien pu l'être par un libéral ou un néo-démocrate, puisque les trois partis appuient cet amendement.

Toutefois, d'après les instances que certains d'entre nous avons reçues—et nous sommes nombreux—la question des 150 ou 250 passagers est sans importance. Le problème découle du fait que l'industrie est visée par ce projet de loi. Je ne m'en suis pas rendu compte sur le moment, mais depuis lors, on m'a expliqué que, jusque ici, ce secteur d'activité était couvert par l'exemption prévue dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Il s'agit donc véritablement d'une question d'argent et de taxes et ainsi de suite, ou d'un régime fiscal qui devrait théoriquement s'appliquer à cette industrie. Pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet à l'intention des personnes qui prétendent que les mesures qui ont été prises risquent d'être catastrophiques pour ce secteur d'activités?

M. Shortliffe: Je demanderais à Martin Brennan de vous donner une réponse un peu plus détaillée; toutefois, je pense qu'il existe un malentendu à l'égard du projet de loi C-52 qui, d'après mes renseignements, a obtenu l'appui des trois partis sur cette question précise. Nous ne sommes pas le ministère du Revenu, mais nous y reviendrons dans un instant.

M. Martin Brennan (sous-ministre adjoint associé, Politique et coordination, ministère des Transports): En effet, le projet de loi C-52 a modifié la définition du cabotage. Dans l'ancienne loi, qui est toujours en vigueur,

[Text]

which is currently in force, of course, in the Canada Shipping Act, the definition of a cruise was a little obscure. The act was written a long time ago. Bill C-52 makes it clear that activities such as cruising are in fact covered by the proposed legislation.

The matter of duties and taxes, though, is not one addressed by Bill C-52 at all. I think there has been some misunderstanding of what Bill C-52 is all about. The taxes and duty question falls under quite separate statutes. Bill C-52 does not change the situation one bit from the point of view of taxes and duties.

Mr. Tobin: The argument of their legal counsel in essence is that because heretofore they were covered under the Canada Shipping Act and exempted under an exemption and are now included under Bill C-52, while it is not your place to comment on what taxes will or will not apply, in essence, being covered now under the coastal trade... and as you just admitted, changing the definition would by extension automatically make them susceptible to taxes that to this point they have not been susceptible to. Is that a fair analysis?

Mr. Brennan: Not really. Bill C-52 has not passed yet. It is still in the Senate. It is not yet law. And of course these taxes and duties are still applicable today. So they are not a result of Bill C-52. They come from other statutes. So the taxes should be collected and are due today, and the exemptions that should be—

Mr. Tobin: Have they been collected till now?

Mr. Brennan: Some taxes have been collected, yes.

Mr. Tobin: Some taxes collected.

Mr. Brennan: Yes. Part of the problem has been that the administration of the collection of those taxes and duties by Revenue Canada has been somewhat uneven, which has led partly to the confusion.

Mr. Tobin: Why were they put in Bill C-52 at this time? What was the rationale?

Mr. Shortliffe: The taxes were not put in Bill C-52.

Mr. Tobin: No, we understand that.

The Chairman: Bill C-52 just came along at the same time, I gather from your answer, coincidentally with the imposition of these charges and taxes that were new. My question, really taken from the member, is has there been a change in the taxing procedures at the port whereby some of that cruise traffic would be diverted to Seattle and would not come into Vancouver?

Mr. Brennan: No, since about 1983 the tax regime has been the same.

[Translation]

bien entendu, la Loi sur la marine marchande du Canada, la définition d'un navire de croisière était assez obscure. La loi a été rédigée il y a longtemps. Le projet de loi C-52 stipule que les activités comme la navigation de croisière sont bien visées par la loi proposée.

La question des taxes, toutefois, n'est absolument pas mentionnée dans le projet de loi C-52. L'objet de ce projet de loi a suscité quelques malentendus. La question des droits et taxes relève de lois tout à fait distinctes. Le projet de loi C-52 ne change absolument rien à la situation actuelle en ce qui a trait aux droits et taxes.

M. Tobin: Ce qu'a voulu dire leur avocat, au fond, c'est que du fait que, jusqu'ici, cette industrie était visée par la Loi sur la marine marchande du Canada en vertu de laquelle elle jouissait d'une exemption et que les dispositions du projet de loi C-52 s'appliquent désormais à elles, même si ce n'est pas à vous qu'il revient de nous dire dans quel cas les taxes s'appliqueront ou non, du fait que la nouvelle définition du cabotage s'applique à elles... comme vous venez de l'admettre, si l'on modifie la définition, on assujettit ce secteur automatiquement aux droits et taxes qui sont toujours applicables à l'heure actuelle.

M. Brennan: Pas vraiment. Car le projet de loi C-52 n'est pas encore adopté. Il est encore à l'étape du Sénat. Et, bien sûr, ces étapes continueraient de s'appliquer. Cela n'est donc pas une conséquence du projet de loi C-52. Cette question relève d'autres lois. Les taxes doivent donc être perçues et sont déjà dues, et les exemptions qui devraient...

M. Tobin: En a-t-on perçu jusqu'à présent?

M. Brennan: Dans certains cas, oui.

M. Tobin: Une partie des taxes ont été perçues.

M. Brennan: Oui. La gestion des services de perception de ces droits et taxes par Revenu Canada a été quelque peu irrégulière, ce qui est à l'origine du problème et de la confusion qui règne dans cette affaire.

M. Tobin: Pourquoi a-t-on prévu ces dispositions dans le projet de loi C-52 à l'heure actuelle? Pour quel motif?

M. Shortliffe: Les taxes n'ont pas été prévues dans le projet de loi C-52.

M. Tobin: Non, je le comprends bien.

Le président: Je déduis de votre réponse que le projet de loi C-52 a été présenté en même temps, par pure coïncidence, que l'imposition de ces nouveaux droits et taxes. Pour donner suite à la question du député, je voudrais savoir si les méthodes d'imposition aux ports ont été modifiées, de sorte qu'une partie du trafic de navires de croisière sera détournée vers Seattle au lieu de venir à Vancouver?

M. Brennan: Non, le régime fiscal est le même depuis environ 1983.

[Texte]

[Traduction]

• 0950

Mr. Tobin: Mr. Chairman, may I have just one final point, since I raised it? We should be clear in our minds that as a result of the Jones Act, the notion that these ships would suddenly stop serving Canadian ports and be diverted to Seattle is an impossible exercise anyway, because if they move between Seattle and Alaska they have to be American flagged, which they currently are not, and they have to be American fueled, which they currently are not. So the counter-argument is a little bit exaggerated.

The Chairman: You have the Jones Act; you have C-52; those are different factors. The main thing is, I think, if the evidence is clear—

Mr. Tobin: Another time unfortunately.

The Chairman: —is that the regime has been there since 1983. Neither the Jones Act nor the C-52 has been a complicating factor.

Mr. Brennan: They have been a confusing factor, but they really have nothing to do with the question.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, could I add one elaborating word? There is a difference between what is in C-52 referring to a waiver that deals with which ships can come into our coastal waters and exemptions under the various tax acts. Those two phrases have sometimes tended to get confusing. I cannot speak for the tax people, but they are certainly sensitive to the need in certain circumstances for exemptions.

Mr. Benjamin: Welcome, gentlemen. Before I get into some other items, I would like to return to one that I raised when the minister and officials were in front of the committee a couple of months ago on the Main Estimates. It concerns branch-line rehabilitation, specifically the Bengough subdivision in southern Saskatchewan, which runs from Willow Bunch to Little East Weyburn and hooks on to the Lewvan subdivision. It belongs to the Canadian National Railway at the moment. Some \$9 million or \$10 million has already been spent on the first phase of rehabilitation some three or four years ago, I believe, and about \$12 million to \$14 million, I think, has still to be spent to complete the job.

The estimates called for an expenditure of \$60.3 million for 1987-88, for 1988-89 it is \$48.5 million, and the rehabilitation program ends in 1989. I believe only about \$24 million or \$26 million or so has been allocated or authorized so far.

The last time we raised this I was informed that there were discussions going on about having Canadian Pacific take over that branch line from Canadian National; this was why the line had not been completed yet. Regardless of which railway is running that line and operating it, surely it is the intent—or is it?—of the department to

M. Tobin: Monsieur le président, puisque j'ai posé la question, puis-je faire un dernier commentaire? Nous devons très bien comprendre que suite à la Loi Jones, l'idée que ces navires arrêteraient soudainement de desservir les ports canadiens pour être détournés vers Seattle me semble impossible de toute façon, car si ces navires font le service entre Seattle et l'Alaska ils doivent battre pavillon américain, ce qui n'est pas le cas actuellement, et faire le plein de carburant aux États-Unis, ce qu'ils ne font pas non plus. Par conséquent, ce contre-argument est un peu exagéré.

Le président: Il y a la Loi Jones et il y a aussi le projet de loi C-52, il s'agit de choses distinctes. Ce qui est surtout important, à mon avis, si les preuves sont concluantes. . .

M. Tobin: Une autre fois, malheureusement.

Le président: . . . c'est que ce système existe depuis 1983. Ni la Loi Jones, ni le projet de loi C-52 ne compliquent les choses.

M. Brennan: Ils ont semé de la confusion, mais ils n'ont rien à voir vraiment avec cette question.

M. Shortliffe: Monsieur le président, puis-je ajouter un détail? Il y a une différence entre ce qu'on trouve dans le projet C-52 concernant la dérogation pour les navires qui naviguent dans nos zones côtières et les exemptions prévues dans les diverses lois fiscales. On a parfois tendance à prendre l'un pour l'autre. Je ne peux pas parler au nom des fiscalistes, mais ils sont certainement sensibles, dans certains cas, à la nécessité d'accorder des exemptions.

M. Benjamin: Je vous souhaite la bienvenue, messieurs. Avant d'aborder d'autres sujets, je voudrais revenir à celui que j'ai soulevé lorsque le ministre et ses hauts fonctionnaires ont comparu devant le Comité il y a quelques mois au sujet du budget des dépenses. Il s'agit de la remise en état des lignes secondaires, et plus précisément de la subdivision Bengough dans le sud de la Saskatchewan, qui s'étend de Willow Bunch à Little East Weyburn, avec raccord à la subdivision de Lewvan. Elle appartient pour le moment à la Société des chemins de fer nationaux du Canada. Quelque 9 ou 10 millions de dollars ont déjà été dépensés pour la première étape de la remise en état il y a trois ou quatre ans, et je crois que de 12 à 14 millions de dollars seront encore nécessaires pour compléter le travail.

Les prévisions faisaient état d'une dépense de 60,3 millions de dollars pour 1987-1988, et 48,5 millions de dollars pour 1988-1989. Ce programme de remise en état doit se terminer en 1989. Je crois qu'à ce jour, 24 ou 26 millions de dollars seulement ont été alloués ou autorisés.

La dernière fois que nous avons soulevé cette question, on m'a informé qu'on était en train de discuter de la reprise par le Pacifique Canadien de cette ligne secondaire qui appartient au Canadien National. C'est la raison pour laquelle la ligne n'avait pas encore été terminée. Quelle que soit la société de chemin de fer qui exploite cette

[Text]

complete the rehabilitation so that the money spent so far is not just money down the drain. It has to be re-railed from a 65-pound rail to an 80-pound rail and there is some other work yet to finish the job.

What is the status of that branch line now? What is the intent of the department?

Mr. Clyde McElman (Director, Policy and Co-ordination, Department of Transport): You are quite correct in terms of describing the status. There are private discussions between the two railways that are ongoing at the present time, and we are not a direct party to those discussions at this point. The program that is approved at this stage for the current year is just over \$29 million. The work on Bengough that is contemplated in our contract with Canadian National simply has not been scheduled in previous years and was not scheduled this year for the reason that you were given earlier; namely, that there is an ongoing discussion. Some aspects of what gets done could change depending on which company is going to be the operator, pending a clear decision about an exchange. The decision taken by ministers was not to proceed at this time. It is covered by the contract.

• 0955

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am afraid that answer does not wash. The standards and the requirements for the rail line rehabilitation are the same for both railroads, and with that light rail you cannot use the full-sized hopper cars and you cannot move the full amount of grain on any given train. Surely, as I said earlier, it makes no darned difference which railway eventually ends up operating that branch line.

My question has not been answered. Is the job going to be finished before the rehabilitation program expires? Mr. Chairman, Mr. Gustafson and I have been working on this now for three years, and we are spinning wheels. I would like to recommend, sir, that when we submit our next report to the House we include this one specific item; otherwise, about \$10 million will have been spent for nothing. Surely to goodness somebody in the department is making a decision that it is going to be done and that it is going to be done this year or, at the worst, by next summer.

Mr. McElman: Perhaps I could offer one or two comments, sir. Each stage of rehabilitation work that is done is beneficial to the operations of the line, so previous expenditures to improve the drainage and ballast of that line, with respect, sir, are not funds that are wasted because they improve the operational performance of that line. The decision about proceeding with work on that line is open in terms of next year's program. The discussions about lines to be included in next year's program would be ongoing later this year with the grain

[Translation]

ligne, et l'administrer, c'est sûrement l'intention—n'est-ce pas?—du ministère de terminer la remise en état afin que l'argent dépensé jusqu'à maintenant n'ait pas été jeté par la fenêtre. Il faut remplacer les rails de 65 livres par des rails de 80 livres, et terminer aussi d'autres travaux sur la ligne.

Où en sont les travaux actuellement? Quelles sont les intentions du ministère?

M. Clyde McElman (directeur, Politique et coordination, ministère de Transport): Vous avez tout à fait raison pour ce qui est de la description de la situation. Des discussions privées ont lieu actuellement entre les deux sociétés ferroviaires, et nous ne participons pas directement aux débats en ce moment. Le programme approuvé, à ce jour, pour l'année en cours, dépasse légèrement les 29 millions de dollars. Le travail à Bengough, mentionné dans notre contrat avec le Canadien National, n'avait tout simplement pas été prévu au cours des années précédentes et ne l'a pas été non plus cette année pour la raison que vous avez énumérée plus tôt, nommément le fait qu'il y ait des discussions à ce sujet actuellement. Certains travaux qui sont faits pourraient être modifiés selon la société qui exploitera la ligne, en attendant qu'une décision claire soit prise au sujet de l'échange. Les ministres ont décidé de ne pas aller de l'avant pour l'instant. Le contrat le prévoit.

M. Benjamin: Monsieur le président, ce n'est pas une réponse. Les normes et les exigences concernant la remise en état de la ligne de chemin de fer sont les mêmes pour les deux sociétés, et à cause de la voie plus légère, on ne peut faire circuler les wagons-trémie de taille normale et on ne peut transporter une pleine charge de céréale quel que soit le wagon. Je le répète, cela ne fait vraiment pas de différence qu'une société ou une autre finisse éventuellement par exploiter cette ligne secondaire.

On n'a pas répondu à ma question. Le travail sera-t-il terminé avant que le programme de remise en état arrive à échéance? Monsieur le président, M. Gustafson et moi-même avons travaillé à ce dossier, depuis maintenant trois ans, et nous n'avancions pas. Je recommande donc, monsieur, d'inclure cette question lorsque nous présenterons notre prochain rapport à la Chambre, autrement 10 millions de dollars auront été dépensés pour rien. Bonté divine, quelqu'un au ministère doit prendre la décision que ce sera fait cette année ou, au pire, d'ici l'été prochain.

M. McElman: Je pourrais peut-être faire une ou deux remarques, monsieur. Chaque étape de la remise en état profite aux activités sur la ligne secondaire, par conséquent les dépenses qui ont été faites précédemment pour améliorer le drainage et le ballast sur cette ligne, avec tout le respect que je vous dois monsieur, ne sont pas un gaspillage d'argent puisque elles améliorent le rendement opérationnel de cette ligne. La décision de continuer le travail sur la ligne reste possible dans le cadre du programme de l'an prochain. Les discussions

[Texte]

companies and the railways, and that is when that decision and commitment would have to be dealt with.

Mr. Benjamin: What is the department going to recommend to the minister about it?

Mr. McElman: We have not had those discussions, sir. We are simply not in a position, as officials of the department, to make unilateral recommendations. Our recommendations are heavily weighted by a round of discussions that has occurred each and every year with grain companies and railways who are the users and operators of the lines, and they are governed very heavily by their comments and preferences. They do have priorities, and we try to hear them very thoroughly and to prepare advice that reflects what the users and operators have to say.

Mr. Benjamin: Is the department involved in the discussions about the eventual operator or owner of the line? What is the state of the discussions and negotiations? When are we going to decide one way or another who is going to operate that line?

Mr. McElman: We have stayed away from those discussions thus far. We took some initiatives on our own to help get that under way early in the new year. We pressed both railways to become engaged in those discussions and then agreed to stay out of their way for a while, while they talked about the various detailed operational concerns they would have as prospective operator or the party who might be leaving the line.

They have various options to look at, whether it is an exchange or whether there are running rights accorded to Canadian National on the Canadian Pacific line. These are matters that ordinarily are worked out privately between railway companies, and we are trying to respect that for a period of time. Hopefully, they could voluntarily come up with a satisfactory proposal and work that through with the grain companies. If they are unable to do so, then as we get into the consultation process later on this year, we would have to become more visible in that process.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the railways have been horsing around with this now for at least three years, and somebody is going to have to kick them around and get the damned thing decided and get it finished.

• 1000

Mr. Chairman, I would like to move now to the whole matter of Pearson International, Terminal 3, etc. In the last six weeks there have been three occasions when I have spent anywhere from 15 to 30 minutes circling over Toronto waiting to land because of congestion, twice on an Air Canada flight and once on a Canadian Airlines

[Traduction]

quant aux lignes à inclure dans le programme de l'an prochain auront lieu plus tard cette année de concert avec les sociétés céréalières et les sociétés de chemin de fer, et à ce moment-là on prendra les décisions et les engagements nécessaires.

M. Benjamin: Que va recommander le ministère au ministre à ce sujet?

M. McElman: Il n'y a pas encore eu de discussion à ce sujet, monsieur. Nous ne sommes tout simplement pas en mesure, en tant que fonctionnaires du ministère, de faire des recommandations unilatérales. Nos recommandations dépendent en grande partie des négociations qui ont lieu chaque année avec les sociétés céréalières et les sociétés du chemin de fer, utilisateurs et les exploitants de ces lignes, et sont donc déterminées très largement par leurs remarques et leurs préférences. Ces sociétés ont des priorités, et nous les écoutons très attentivement pour offrir des conseils qui traduisent bien ce que les utilisateurs et les exploitants nous disent.

M. Benjamin: Le ministère participe-t-il aux discussions au sujet de l'exploitant ou du propriétaire éventuel de la ligne? Où en sont présentement les discussions et les négociations? Quand allons-nous décider qui exploitera la ligne?

M. McElman: À ce jour, nous nous sommes tenus à l'écart des discussions. Nous avons pris des initiatives de notre propre chef afin que les discussions commencent tôt au début de la nouvelle année. Nous avons exhorté les deux sociétés de chemin de fer à discuter et nous avons accepté de demeurer à l'écart pendant un certain temps, pendant que le débat de leurs diverses préoccupations au sujet du détail des activités qu'elles pourraient avoir comme exploitant éventuel ou comme partie qui doit céder la ligne.

Les sociétés doivent examiner diverses solutions, qu'il s'agisse d'un échange ou qu'il s'agisse de droits d'exploitation accordés au CN sur la ligne du CP. Ce sont là des questions qui habituellement sont étudiées en privé par les deux sociétés ferroviaires, et nous respectons leurs échanges pendant cette période. Nous espérons que les sociétés présenteront volontairement une proposition satisfaisante et qu'ils la feront accepter par les sociétés céréalières. Si elles ne peuvent pas le faire, plus tard cette année, nous entrerons dans le processus de consultation, et nous devons nous faire entendre.

M. Benjamin: Monsieur le président, les sociétés de chemin de fer débattent déjà de la question depuis au moins trois ans, quelqu'un devrait intervenir afin qu'elles décident quelque chose et que l'on en finisse un bon jour.

Monsieur le président, je voudrais maintenant aborder la question de l'aéroport international Pearson, notamment de l'aérogare numéro 3. Depuis six semaines, à trois reprises mon avion a dû passer de quinze à trente minutes en circuit d'attente avant d'atterrir à l'aéroport de Toronto à cause de l'encombrement, deux fois avec Air

[Text]

flight, and there we are, stacked up over Lake Ontario again. I get the impression it is almost a daily occurrence at certain times of the day.

When the minister was in front of the committee before, I asked a question in conjunction with the construction of a third terminal, and not even waiting for the damn thing to be finished. We all know that traffic is going to increase and there is going to be more congestion. Does it not make sense to be building that fourth runway at the same time or finish it even sooner than Terminal 3? What is the status of getting another runway?

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, before I ask Dave McAree to comment on the hon. member's question, may I just say by way of general background that the problems the hon. member has experienced at Pearson International are problems that I guess all of us have experienced at Pearson International. One of the priorities for the department and for the minister is thinking and worrying about the future of Pearson International Airport and what needs to be done. But I would like to ask Mr. McAree to respond specifically to the hon. member's question.

Mr. D. McAree (Executive Director, Airports Authority Group, Department of Transport): Technically we have been restricted in the amount of planning we have been allowed to do by ministerial order, dating back as far as 1968 on the air side issues at Pearson. However, we do have now some technical air side studies in progress at Pearson, and it will not be very long before we know what runway configuration will give us the maximum capacity at the airport. It is unlikely to be a fourth parallel runway.

We think we can get more capacity out of paralleling the existing parallel runways, and that is likely to be more socially acceptable as well, because it puts a lot of the aircraft noise over industrial areas. So those studies are in progress now, and we are using the best experts we can find in the world on capacity issues.

Mr. Benjamin: Which means then that you are looking at three runways in parallel.

Mr. McAree: In fact, it could be four. We may also need a short cross one. Various combinations are being evaluated now to see what benefits we get from the different scenarios.

The Chairman: Over the weekend we were in Frankfurt with the travelling committee, and there is a real problem there with stacking. It is not just peculiar to Toronto, as Mr. Benjamin well knows, but I do not know if you ever have a final solution to it, unless you restrict the public in travel.

Mr. McAree: Mr. Chairman, I believe there is a much larger problem in the Toronto area, and it is the question of how to satisfy the long-term demand in the 21st

[Translation]

Canada, une fois avec Canadien. Dès que le trafic s'intensifie, ce qui arrive semble-t-il quotidiennement à un moment donné, vous revoilà en attente au-dessus du lac Ontario.

Lors d'une comparution du ministre devant le Comité, je lui ai posé une question au sujet de la construction d'un troisième aérogare, suggérant qu'on n'attende même pas que ce satané édifice soit terminé. Nous savons tous que le trafic va augmenter et qu'il y aura davantage d'encombrement. Ne serait-il pas plus sensé de construire cette quatrième piste en même temps ou du moins la terminer plus tôt que l'aérogare numéro 3? Où en sont les choses acutellement au sujet d'une autre piste?

M. Shortliffe: Monsieur le président, avant que je demande à Dave McAree de répondre à la question du député, puis-je revenir quelques instants sur l'expérience qu'a connue le député à l'aéroport international Pearson. Il s'agit là de problèmes que nous avons tous eus à cet aéroport. Une des priorités du Ministère et du ministre est de pourvoir justement à l'avenir de l'aéroport international Pearson et aux travaux qu'il faut y faire. J'aimerais que M. McAree réponde de façon plus précise à la question du député.

M. D. McAree (directeur général, Groupe de gestion des aéroports, ministère des Transports): Sur le plan technique, nous sommes limités par décret ministériel dans la planification que nous pouvons faire, et cela remonte même à 1968 pour les questions de trafic aérien à Pearson. Cependant, certaines études techniques sont en cours à ce sujet à Pearson, et il ne s'écoulera pas beaucoup de temps avant que nous sachions quel genre de piste promet la plus grande capacité à cet aéroport. Ce ne sera probablement pas une quatrième piste parallèle.

Nous pensons pouvoir obtenir davantage de capacité en aménagement une piste parallèle aux pistes parallèles existantes, et ce sera probablement plus acceptable sur le plan social également, car le bruit des aéronefs se fera sentir davantage dans les secteurs industriels. Ces études sont en cours et les experts les plus compétents au monde travaillent à ces questions de capacité.

M. Benjamin: Ça signifie que vous envisagez trois pistes parallèles.

M. McAree: De fait, il pourrait y en avoir quatre. Il nous faudra peut-être également une courte piste transversale. On a évalué jusqu'à maintenant diverses combinaisons pour voir quels avantages on pourrait tirer de différents scénarios.

Le président: Au cours du week-end nous étions à Francfort lors d'un voyage de comité, et il y a là aussi un problème important d'attente. Toronto n'est pas le seul aéroport dans ce cas, M. Benjamin le sait, mais je ne crois pas qu'on trouve de solution finale à la question à moins de limiter les déplacements du public.

M. McAree: Monsieur le président, le problème est beaucoup plus important à Toronto, et il s'agit de savoir comment répondre à la demande à long terme, par

[Texte]

century, as an example. Whether or not it can all be accommodated with the present airports in the Toronto area generally is not yet known.

The Chairman: That is interesting. Are there any statistics on the stacking problem of Toronto versus Chicago, New York or Los Angeles? Within the air world is there that type of survey statistic, and where would Toronto fit?

Mr. McAree: Not that I am aware of. There are very few airport authorities that actually catalogue, record and inventory aircraft delays. We have started to do this at Vancouver, for example, and we are looking for ways of getting that information fed to us from the air carriers at Pearson. It is not something that Transport Canada would normally track, but we understand the air carriers do. Whether or not they track it in a way where they can reproduce the material for us is quite uncertain.

• 1005

Mr. Benjamin: You will recall, Mr. Chairman, that the committee was at Heathrow last year. They accommodate, I suspect, a lot more traffic than Pearson International. Not only were they accommodating the traffic, but in order to pacify the public they had a noise abatement program—planting trees, double-glazed windows installed in homes, etc.—in conjunction with the expansion of the airport. Is any consideration being given to that sort of method?

These damn airlines that all want to arrive and take off at the same time are probably the main reason for the stacking at the moment. What is being done about getting them to change their schedules? The public will adjust their travel according to. . . Good Lord, when we had one mixed train a week, you would arrange your trip to go on that day. If you have 50 flights a day between Toronto and Montreal, people will adjust their schedules. Is anything being done about requiring the airlines to spread out? This is a terrific cost to the department and an inconvenience to the public, just because they are all trying to scramble in and out of an airport at the same hour of the day. Are you kicking them around about that?

Mr. McAree: Regarding traffic volume at Heathrow, if you analyse it, you would find that they handle something like 40 million passengers, most of whom, or perhaps all of whom, arrive in very large aircraft. So from an aircraft volume point of view, Heathrow is probably less busy than Pearson. They are all large aircraft.

We are not contemplating a program of financial contributions towards buying property or noise insulation, and that sort of thing, as they have done at Heathrow. We like to think that provinces and

[Traduction]

exemple pour le 21^e siècle. Est-ce que nos aéroports actuels de la région de Toronto y suffiront. On ne le sait pas encore.

Le président: C'est intéressant. Avez-vous des statistiques au sujet des mises en circuit d'attente à Toronto comparativement à Chicago, New-York ou Los Angeles? Est-ce qu'il y a des statistiques à ce sujet sur le plan international, et où se situerait Toronto dans ces statistiques?

M. McAree: Je ne crois pas qu'il y en ait. Très peu d'autorités portuaires cataloguent les retards d'avion. Nous avons commencé à le faire à Vancouver, et nous cherchons des moyens d'obtenir des renseignements des transporteurs aériens desservant Pearson. Ce n'est pas une situation que Transports Canada contrôle habituellement, mais nous croyons savoir que les transporteurs aériens le font. Qu'ils le fassent ou non de façon à pouvoir nous communiquer ce genre de renseignement, on n'en sait rien.

M. Benjamin: Vous vous souviendrez, monsieur le président, que le Comité était à Heathrow l'an dernier. Je crois que le trafic y est beaucoup plus intense qu'à l'aéroport international Pearson. Non seulement Heathrow, peut recevoir ce trafic, mais pour calmer le public on a adopté un programme de réduction du bruit—plantation d'arbres, installation de doubles fenêtres dans les maisons, etc.—parallèlement à l'agrandissement de l'aéroport. Est-ce qu'on songe à adopter une méthode semblable?

Ces satanées lignes aériennes veulent toutes arriver et décoller en même temps, et c'est probablement là la raison principale des attentes pour atterrir. Qu'est-ce qu'on fait pour modifier leurs horaires? Le public voyagera selon. . . Bonté divine, lorsqu'on n'avait qu'un train mixte par semaine, on s'arrangeait pour voyager ce jour-là. S'il y a 50 vols par jour entre Toronto et Montréal, les gens vont adapter leur programme en conséquence. Est-ce qu'on fait quelque chose pour que les lignes aériennes étalent un peu leurs horaires? Cette situation coûte terriblement cher au ministère et ennuie le public, simplement parce que toutes les lignes aériennes veulent décoller et atterrir à la même heure le même jour. Est-ce qu'on ne pourrait pas les secouer un petit peu?

M. McAree: Au sujet du volume du trafic à Heathrow, si on l'analyse, on se rend compte qu'on y reçoit quelque 40 millions de passagers, dont la plupart, sinon tous, arrivent dans de gros porteurs. Par conséquent, du point de vue du nombre d'avions, Heathrow est probablement moins fréquenté que Pearson. Tous les avions qui y atterrissent sont de gros porteurs.

Nous ne prévoyons pas de programme de contributions financières pour acheter des terres ou pour diminuer le bruit, par exemple, comme on l'a fait à Heathrow. Nous osons croire que les provinces et les municipalités

[Text]

municipalities will zone the areas around the airports appropriately so that we are not dealing with new housing developments creeping in towards the airports.

I think your third point was related to scheduling of air carriers. We have a difficult problem in that area. International scheduling is done twice annually by the air carriers. There is no domestic scheduling mechanism in Canada yet, but we are working with the carriers and pointing out to them that we cannot go on forever with this peaking problem. The peaking problem, of course, is being made worse these days because of deregulation and the creation of the smaller feeder carriers that essentially have to arrive in order to feed the transcontinental flights. The air carriers and the department are well aware of the difficulty. We seem to be doing sort of the most we can without some form of legislation.

Mr. Benjamin: I told you so, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I am now, with the co-operation of the members on the government side, calling for Mr. Friesen. He has a particular item that he wants to explore.

Mr. Friesen: Thank you, Mr. Chairman. Are there—

The Chairman: Thank your colleagues too; otherwise, you would come at the bottom of the heap.

Mr. Benjamin: You owe us all.

An hon. member: We will collect.

Mr. Friesen: Thank you, all my colleagues, for this wonderful opportunity to be first.

An hon. member: You were not stacked.

Mr. Friesen: Could I ask first, Mr. Chairman, if there are officials here from the Airworthiness Section, because airworthiness is what I would like to focus on; and I think some of my colleagues who have granted me this opportunity might want to ask questions too.

I encountered a problem with the Airworthiness Section about eight years ago. At that time I did not know quite how to get a handle on it, and the problem went by. However, I have had the good fortune in the past year to have a constituent who was clinical and persistent enough to establish a paper trail for me so that I could zero in on it. I have sadly come to the conclusion that the Airworthiness Section does not have as its primary function any longer the whole function of public service, but rather public control. I do not say that entirely disparagingly, although I do in some part, because there is some need to make sure that there is effective control when it comes to airworthiness.

[Translation]

prévoirons des zones autour des aéroports, où il n'y aura pas de développement domiciliaire.

Votre troisième question a trait aux horaires des transporteurs. Nous avons beaucoup de difficultés dans ce domaine. Les horaires internationaux sont établis deux fois par année par les compagnies aériennes. Il n'y a pas encore au Canada de mécanisme pour établir ces horaires, mais nous travaillons avec les transporteurs et nous leur soulignons qu'on ne pourra accepter éternellement ce problème de période de pointe. Ce problème bien sûr est exacerbé maintenant à cause de la déréglementation et de la création de lignes qui amènent les passagers des vols transcontinentaux. Les transporteurs aériens et le ministère sont tout à fait au courant de ces difficultés. Nous essayons de faire du mieux que nous pouvons sans légiférer.

M. Benjamin: Je vous l'avais dit, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin.

Si les membres du Comité le veulent bien, je vais maintenant donner la parole à M. Friesen. Il voudrait soulever un point particulier.

M. Friesen: Merci, monsieur le président. Est-ce que...

Le président: Vous pouvez remercier vos collègues, autrement vous seriez au bas de la liste.

M. Benjamin: Vous nous êtes redevable à tous.

Une voix: Nous allons percevoir notre dû.

M. Friesen: Merci à tous, chers collègues, de cette magnifique occasion que vous me donnez d'être le premier.

Une voix: Vous n'avez pas été mis en circuit d'attente comme les avions.

M. Friesen: Puis-je demander tout d'abord, monsieur le président, s'il y a des hauts fonctionnaires ici de la Section de l'état de navigabilité des aéronefs. J'aimerais mettre l'accent sur cette question et je crois que certains de mes collègues qui m'ont laissé prendre la parole plus tôt voudront également poser des questions à ce sujet.

J'ai eu certains problèmes il y a huit ans avec la section qui s'occupe de l'état de navigabilité des aéronefs. A l'époque, je ne savais trop comment faire, et le problème a été mis de côté. Cependant, j'ai eu la chance l'an passé de connaître un de mes électeurs qui a été assez minutieux et persévérant pour tracer pour moi un certain nombre de documents afin que je puisse de nouveau soulever la question. J'en suis tristement arrivé à la conclusion que la direction Navigabilité aérienne n'a plus comme principale fonction le service public, mais plutôt le contrôle. Je ne veux pas cette remarque purement désobligeante, mais il importe de veiller à ce qu'il y ait un contrôle efficace en matière de navigabilité.

[Texte]

[Traduction]

• 1010

But I have seen through the record that has been compiled that the airworthiness officials—and not the system—control the public by various means. One is to make sure that they hold back certain information that the public could well use so that they could more quickly comply with the demands of the department, and since they withhold they can easily mislead and misquote some of the regulations. Third, they can certainly delay, and that is my experience from eight years ago, which is still unfulfilled eight years later.

So I want to go into the record and begin with a letter that was written to Dr. Johnston on January 28 regarding the importation of an Italian aircraft, the Marchetti. One of the officials says:

No aircraft of a military model has ever been registered in Canada and therefore there is no record or case history to support your request

—that is, for licensing of this particular aircraft.

In the process, he was able to say this because Dr. Johnston at that time did not have the important bulletin AESI No. 21. The officials told him at that time that he could not have it because that was strictly for internal use within the department, and he more or less had to tell them that there was something like access to information around now and that we could get it, and so he was given the document.

The document clearly says that the craft built in Italy is listed as one of those that can be certified, and yet, because he did not have the document at first, he was led to believe that the department would be breaking new ground in order to establish an airworthiness certificate for this.

That, I suggest to you, is uncalled for within the department. It is designed to control the applicant rather than to serve the applicant, and that is uncalled for.

The second thing, since I do not have much time, I want to point out is that—

The Chairman: Do you want someone to respond to that first part?

Mr. Friesen: Yes. Sure. Okay.

Mr. Shortliffe: Mr. Jim Torck, who is the Director of Airworthiness, will answer.

Mr. Jim Torck (Director, Airworthiness, Department of Transport): It is difficult to respond to the series of allegations, but I can try to deal with them one by one. The saga, if you wish, of the SIAI Marchetti aircraft—

The Chairman: Before you even get to the saga, there is just that particular one that I was interested in, the letter of which Mr. Friesen read a portion, and then when a document was obtained it evidently was contradicted.

J'ai cependant constaté à la lecture du dossier qui a été compilé que les responsables de la navigabilité—et non pas le système—contrôlent le public par divers moyens. Il s'agit premièrement de refuser de divulguer certains renseignements qui aideraient le public à se conformer plus rapidement aux exigences du ministère. Il est donc facile d'induire les gens en erreur ou de citer de façon incorrecte ou incomplète certains des règlements. Troisièmement, les fonctionnaires peuvent retarder les choses, et c'est ce qui s'est passé il y a huit ans, et le problème demeure entier.

J'aimerais donc plonger dans le dossier et commencer avec une lettre écrite par M. Johnston le 28 janvier et portant sur l'importation d'un avion italien, le Marchetti. L'un des hauts fonctionnaires dit, et je cite:

Aucun avion de modèle militaire n'a jamais été enregistré au Canada et c'est pourquoi il n'existe aucun dossier, aucun antécédent appuyant votre demande

... il s'agissait d'une demande de permis pour l'appareil en question.

Si le fonctionnaire a pu s'en tirer en disant cela, c'est qu'à l'époque M. Johnston n'avait pas en main l'important bulletin AESI n° 21. Les fonctionnaires lui avaient dit qu'il ne pouvait pas en obtenir une copie car ce document était réservé à une utilisation interne au sein du ministère, et il a dû leur dire plus ou moins qu'il existait des règlements en matière d'accès à l'information qu'il pourrait invoquer pour obtenir gain de cause, et c'est ainsi qu'il a obtenu le document.

Celui-ci dit clairement que l'appareil construit en Italie figure parmi la liste des aéronefs qui peuvent être certifiés. Or, parce qu'il n'avait pas eu le document en main au départ, on lui avait fait croire que le ministère partirait en terrain inconnu en établissant un certificat de navigabilité pour l'avion.

Cela est tout à fait injustifié de la part du ministère. Il s'agit là de contrôler le demandeur au lieu de le servir, et cela est inadmissible.

Deuxièmement, puisque je n'ai pas beaucoup de temps, je tiens à signaler que. . .

Le président: Aimeriez-vous que quelqu'un réponde à la première partie de votre question?

M. Friesen: D'accord. Très bien.

M. Shortliffe: M. Jim Torck, directeur de la Navigabilité aérienne va répondre à votre question.

M. Jim Torck (directeur, Navigabilité aérienne, ministère des Transports): Il est difficile de répondre à une série d'allégations comme celles-là, mais je vais essayer de les traiter une par une. L'aventure, si vous voulez du Marchetti SIAI. . .

Le président: Avant que vous ne vous lanciez dans toute l'aventure, je vous demanderais de vous en tenir au problème qui m'intéresse, notamment à la lettre dont M. Friesen a lu un extrait et au document qui a été obtenu

[Text]

What is the explanation for that, if I understood that correctly?

Mr. Torck: The SIAI Marchetti, to my knowledge, is not registered in Canada. AESI No. 21, which was referred to by the hon. member, is an internal Transport document to Airworthiness and indeed did quote the SF-260, which is the aircraft in question, as being one that could be eligible for a flight permit. It was an attempt in earlier years to make life a little easier for our people in the regions in moving ex-military aircraft into the situation where you could grant them a flight permit.

We are not talking here about a certificate of airworthiness; in fact, we are talking about a flight permit. There is a distinct difference in that, in that flight permits are permitted for an ex-military aircraft to be operated by a private citizen but are not granted a certificate of airworthiness, because in the granting of the certificate of airworthiness the aircraft would then be able to travel internationally in accordance with Annex 8 to the ICAO.

• 1015

It is on that basis that the AESI was written as an attempt to aid our officials in the region in dealing with the problem of accepting ex-military aircraft for use by private citizens.

Mr. Friesen: Let us make a clear distinction. I am not a flyer or in the aircraft business and I may be not always quite as accurate as some other people would be. Airworthiness deals with the broad certification for commercial uses, I believe.

Mr. Torck: That is correct.

Mr. Friesen: Flight permit is for private use.

Mr. Torck: That is correct, but in certain circumstances—

Mr. Friesen: We are talking about flight permits.

Mr. Torck: In certain circumstances, yes, but certificates of airworthiness are also applied to aircraft in use by a private citizen. We provide a flight permit when the aircraft has not been determined to meet the intent of the ICAO, Annex 8, does not meet all the airworthiness requirements of the particular model and does not meet all the regulations in place. It is for that reason that we provide a flight permit.

Mr. Friesen: The Canadian Forces have a Boeing-707. Would it be listed as a military aircraft?

[Translation]

par la suite et qui venait contredire la première. Si j'ai bien compris ce qui s'est passé, comment cela peut-il s'expliquer?

M. Torck: À ma connaissance, le Marchetti SIAI n'est pas enregistré au Canada. Le bulletin AESI n° 21, dont le député a fait état, est un document interne du ministère des Transports en matière de navigabilité et il dit en effet clairement que le SF-260—soit l'appareil dont il est question ici—pourrait être admissible pour un permis de vol.

Nous ne parlons pas ici d'un certificat de navigabilité, mais d'un permis de vol. Il y a une distinction très nette entre les deux choses, en ce sens que l'on délivre des permis de vol pour les anciens appareils militaires qui vont être pilotés par de simples citoyens, mais on ne délivre pas pour eux des certificats de navigabilité, car si nous faisons cela, l'avion pourrait faire des trajets internationaux, conformément à l'annexe 8 des règlements de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

C'est dans ce contexte que le bulletin AESI a été rédigé, dans le but d'aider les hauts fonctionnaires dans la région à traiter du problème de l'acceptation d'anciens appareils militaires en vue de leur utilisation par de simples citoyens.

M. Friesen: Il convient de faire une distinction ici. Je ne suis pas pilote, et je ne travaille pas non plus dans l'industrie de l'aviation, et je ne suis peut-être pas toujours aussi juste, dans les termes que j'emploie, que d'autres. Il me semble que lorsqu'on parle de navigabilité, il s'agit de certifier des appareils pour des fins commerciales.

M. Torck: C'est exact.

M. Friesen: Les permis de vol, quant à eux, visent l'utilisation d'avions à des fins privées.

M. Torck: C'est exact, mais dans certaines circonstances,...

M. Friesen: On parle ici de permis de vol.

M. Torck: Dans certaines circonstances, oui, mais les certificats d'état de navigabilité s'appliquent eux aussi aux avions pilotés par de simples citoyens. Nous délivrons un permis de vol lorsque l'avion ne cadre pas avec les dispositions prévues à l'Annexe 8 des règlements de l'Organisation de l'aviation civile internationale, lorsqu'il ne satisfait pas l'ensemble des exigences en matière d'état de navigabilité établies pour le modèle et des règlements en place. C'est pour cette raison que nous fournirons un permis de vol.

M. Friesen: Les Forces canadiennes ont un Boeing-707. Cet appareil figurerait-il dans la liste à titre d'appareil militaire?

[Texte]

Mr. Torck: The Boeing-707 employed by the Canadian Forces is a military aircraft.

Mr. Friesen: It is no different from a civilian of the same certification.

Mr. Torck: The original certification basis may be the same, but the aircraft as it is flown today is likely to be different.

Mr. Friesen: Is it different in any structural way besides the colour of the upholstery?

Mr. Torck: The aircraft owned by the Canadian Forces, as you know, fall under the airworthiness control of the Minister of National Defence and, within his own right, the Minister of National Defence may or may decide not to place on these aircraft certain recommended changes that would see implementation for civil airliners. It is within his authority to do so and we do not exercise, through the Minister of Transport, control over those military aircraft.

Mr. Friesen: Military aircraft do not go for airworthiness certificates the way commercial aircraft have to, do they?

Mr. Torck: No, they do not. The specific problem you just identified has afflicted the SIAI Marchetti you were speaking of.

Mr. Friesen: When the Marchetti is taken off the assembly line, it is outfitted exactly the same way for civilian use as it is for military. It is wired the same way, except that for military use they can put an attachment on it that will allow them to put some armory on it. Am I correct?

Mr. Torck: As I understand it, that is correct.

Mr. Friesen: What is the difference, pray tell?

Mr. Torck: In what context are you asking the question?

Mr. Friesen: There is actually no difference between the civilian and the military aircraft.

Mr. Torck: At its original point, I would have to agree with you. From our understanding of the situation, the aircraft are rolling off the same production line and there is merely the provision for armament capability provided for the military version.

The difficulty we are having in discussing the Marchetti is that this aircraft saw service with the Philippine military and we have no record of the type of service that the aircraft actually had seen. Since the aircraft is a civilian aircraft in origin, it falls under the general category of being eligible for type approval within Canada, as all civilian aircraft do and should be treated in that fashion so it can be granted a certificate of airworthiness as all other aircraft are granted. We should follow a type approval route rather than a flight permit route because that particular aircraft was ex-military.

[Traduction]

M. Torck: Le Boeing-707 utilisé par les Forces canadiennes est un appareil militaire.

M. Friesen: Il ne diffère aucunement d'un appareil civil correspondant à la même certification.

M. Torck: Les critères de certification originaux sont peut-être les mêmes, mais l'avion, tel qu'il se présente aujourd'hui, a de fortes chances d'être différent.

M. Friesen: Est-il différent sur le plan structural, en dehors de la couleur des tissus de revêtement des fauteuils?

M. Torck: Comme vous le savez, les appareils des Forces canadiennes sont assujettis, en matière de navigabilité, au contrôle du ministre de la Défense nationale qui peut, s'il le veut, imposer certains changements à ces avions, changements qui pourraient également avoir des conséquences sur les longs-courriers civils. Il est habilité à agir de la sorte, et nous n'exerçons par l'intermédiaire du ministre des Transports aucun contrôle sur ces appareils militaires.

M. Friesen: Les avions militaires ne sont pas assujettis à la même procédure en matière de certificat de navigabilité que les avions commerciaux, n'est-ce pas?

M. Torck: Non. Le problème que vous venez d'identifier a justement frappé le Marchetti SIAI dont vous avez parlé.

M. Friesen: Lorsque le Marchetti sort de l'usine de montage, il est équipé de la même façon, qu'il soit destiné à une utilisation civile ou militaire. Le câblage est le même, sauf que s'il est prévu à des fins militaires, on peut monter un dispositif qui permet de l'armer. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Torck: Oui, d'après ce que j'ai compris.

M. Friesen: Alors dites-moi donc en quoi réside la différence?

M. Torck: Dans quel contexte posez-vous la question?

M. Friesen: Il n'y a dans les faits aucune différence entre les avions civils et les avions militaires.

M. Torck: Je suis d'accord avec vous: il n'y a pas de différence au départ. D'après les renseignements dont je dispose, les avions sont construits par la même chaîne de montage et tout ce qu'il y a en plus pour la version militaire c'est l'installation de dispositifs permettant de l'armer.

Le problème qui se pose lorsqu'on discute du Marchetti est que cet appareil a été utilisé par les militaires philippins et nous n'avons aucun dossier quant au genre de services qu'il aura assurés. L'avion est un appareil civil au départ, il fait partie d'une catégorie générale d'appareils admissibles en vertu des critères canadiens, comme c'est le cas de tous les avions civils, et il devrait être traité de cette façon. Il devrait se voir attribuer un certificat de navigabilité, comme c'est le cas de tous les autres appareils. Nous devrions appliquer une formule d'approbation de catégories plutôt qu'une

[Text]

Mr. Friesen: If it qualifies for type approval, why do you make such a big deal about it serving the military in the Philippines?

Mr. Torck: Mr. Friesen, the request was specifically for a flight permit. Because it was at that time identified as an ex-military aircraft having seen service in the Philippines, we had no way of dealing with it under current regulations. The Air Navigation Order Series 2, No. 3 specifically, does not allow for the aircraft in military service in a country like the Philippines to be granted type approval.

• 1020

Mr. Friesen: But your own regulations say that it qualifies for approval for flight permits.

Mr. Torck: Well first, Mr. Chairman, what Mr. Friesen is referring to as a regulation is in fact an internal document provided as a guide, as I tried to indicate earlier, to our officials in the regions. We are trying to make the way as smooth as we can and in fact meet the need for public service. In this particular case because the aircraft stopped service in the Philippines and had no records, the decision was attempted to be taken here at headquarters to deny the issue of a flight permit for the aircraft.

Mr. Friesen: But is it not true that a flight permit has nothing to do with the country of purchase but has everything to do with the country of manufacture?

Mr. Torck: In this particular case, because it was judged as a military aircraft and it was stated as such, having seen military service in the Philippines, it was being asked for a flight permit on that basis. It was not asked that he be provided a certificate of airworthiness at the time.

Mr. Friesen: But it has everything to do with country of manufacture.

Mr. Torck: Yes.

Mr. Friesen: And nothing to do with country of purchase.

Mr. Torck: I am sorry. Mr. Chairman, it has indeed to do with both. In this particular case we have an aircraft that has seen service in the Philippine military even though it was originally manufactured in Italy and purchased by the Philippines armed forces.

In this situation it is quite true, that approach—a type approval followed on by a certificate of airworthiness—should be applied for this aircraft. But the type approval process is one in which we send a team to the country of manufacture. We examine the design. We test-fly the aircraft. We check on the maintenance side of the aircraft. We examine how they handle continuing airworthiness problems. Based on that examination we grant the aircraft

[Translation]

formule de permis de vol, cet appareil étant un ancien avion militaire.

M. Friesen: S'il est admissible pour une approbation de catégorie, alors pourquoi faire tout un plat du fait qu'il ait été utilisé par les militaires aux Philippines?

M. Torck: Monsieur Friesen, ce qui avait été demandé c'était un permis de vol. Puisque à l'époque, l'appareil avait été identifié comme étant un ancien avion militaire, ayant servi aux Philippines, nous ne pouvions pas en traiter dans le cadre des règlements actuels. La série 2 des Ordonnances de navigation aérienne, le numéro 3 en particulier, n'autorise pas l'approbation des avions utilisés pour le service militaire dans un pays comme les Philippines.

M. Friesen: Mais d'après votre règlement, des permis de vol peuvent être accordés à cet avion.

M. Torck: Tout d'abord, monsieur le président, ce que M. Friesen qualifie de règlement n'est en fait qu'un document interne servant de ligne directrice, comme j'ai essayé de vous l'expliquer tout à l'heure, pour nos agents dans la région. Nous essayons d'avoir un maximum de souplesse et de garantir en fait un service public. En l'occurrence, comme l'avion a cessé d'être exploité aux Philippines et n'avait pas de dossier, on a essayé de lui refuser ici un permis de vol.

M. Friesen: Mais le permis de vol n'a rien à voir avec le pays d'achat, il ne concerne que le pays de fabrication?

M. Torck: Dans ce cas particulier, comme on considérait qu'il s'agissait d'un aéronef militaire et qu'il était qualifié tel, puisqu'il avait été utilisé à des fins militaires aux Philippines, c'est sur cette base qu'on a demandé le permis de vol. On n'a pas demandé de certificat de navigabilité.

M. Friesen: Mais cela concerne le pays de fabrication.

M. Torck: Oui.

M. Friesen: Et cela n'a rien à voir avec le pays d'achat.

M. Torck: Désolé, monsieur le président, cela concerne les deux. Dans ce cas précis, nous avons un avion qui a été utilisé à des fins militaires aux Philippines, et qui avait été fabriqué initialement en Italie et acheté par les Forces armées des Philippines.

Il est tout à fait exact que dans ce cas, il faut suivre cette démarche, c'est-à-dire demander une approbation du type suivi d'un certificat de navigabilité pour cet avion. Mais pour l'approbation du type, nous devons envoyer une équipe dans le pays de fabrication. Nous examinons les plans. Nous faisons des vols d'essai. Nous vérifions l'entretien. Nous contrôlons tout ce qu'on a fait pour régler les problèmes de navigabilité. Et à partir de cet

[Texte]

a type approval and based on that type approval, when we find that, for example the SIAI Marchetti you are speaking of, in its configuration matches that which we have examined in Italy, then of course it would be granted a certificate of airworthiness.

That, Mr. Chairman, is the approach I am pressing for in this particular issue which calls for type approval process, then an examination of the aircraft's configuration against that model certified, or at least type approved.

Mr. Friesen: Mr. Chairman, if I may, if the regulations say, and we can count on the regulations and their accuracy and that the department officials go by the regulations and judge all of their decisions by the regulations, that the aircraft is approved for flight permits, why do you add an extra layer of decision-making because it was in the Philippines? That has nothing to do with the regulations.

Mr. Torck: If I might, Mr. Chairman, the true point at issue here is that this aircraft in particular has no history of its activities with the military.

The Chairman: But is Mr. Friesen correct—and I do not know—that under the regulations—removing the Philippines—a flight permit can be issued, but as I understand this dialogue, because it was the Philippines, where in the regulations is it said now to get into a certificate of airworthiness? In other words, is his summary of the thing correct?

Mr. Torck: Mr. Chairman, we are governed in this particular instance by an air navigation order that says that we can indeed provide flight permits to ex-military aircraft if they have been manufactured in the United States and the United Kingdom, quite specifically.

Mr. Friesen: But, Mr. Chairman, let me get back to the point. Regardless of whether there was a history or not, you are still governed by the regulations.

Mr. Torck: That is correct. I have no discussion—

Mr. Friesen: Then why the big deal about the history?

Mr. Torck: One of the bases, if I might, for granting an aircraft either a flight permit or a certificate of airworthiness is a complete knowledge of the history of the maintenance of that aircraft. The type of flight operations the aircraft is actually employed in is also of interest to us, but most essentially, the maintenance records that detail the maintenance performed on the aircraft—the inspections, the record of airworthiness directives that may have been imposed on the aircraft—all of this needs to be known for us to in fact make a judgment as to whether the aircraft is going to fall out of the sky within the next two weeks or not.

[Traduction]

examen, nous accordons une approbation de type, et à partir de cette autorisation, si nous constatons par exemple que le Marchetti SIAI dont vous parlez correspond au modèle que nous avons étudié en Italie, nous lui accordons un certificat de navigabilité.

C'est la procédure que je recommande pour ce cas particulier, monsieur le président, une approbation du type, puis un examen de la configuration de l'avion pour voir s'il est conforme au modèle homologué.

M. Friesen: Monsieur le président, si vous me le permettez, si le règlement dit, et nous pouvons compter sur le règlement et sur sa précision et sur le fait que les fonctionnaires du ministère s'en tiennent rigoureusement à ce règlement pour rendre leurs décisions, si le règlement dit que les permis de vol sont approuvés pour cet avion, pourquoi faut-il ajouter un échelon supplémentaire de décision parce que cet avion était aux Philippines? Cela n'a rien à voir avec le règlement.

M. Torck: La vérité, monsieur le président, c'est qu'il n'y a strictement aucun dossier sur l'exploitation de cet avion par les Forces armées.

Le président: Mais M. Friesen a-t-il raison de dire que d'après le règlement, et je laisse de côté ici les Philippines, on peut accorder un permis de vol, et de se demander où il est dit dans le règlement que sous prétexte que cet avion vient des Philippines, il doit recevoir un certificat de navigabilité? Autrement dit, a-t-il raison de présenter les choses comme il le fait?

M. Torck: Monsieur le président, nous suivons en l'occurrence une ordonnance de navigation aérienne qui stipule que nous pouvons effectivement accorder des permis de vol à des avions qui ont été utilisés par les Forces armées s'ils ont été fabriqués aux États-Unis et au Royaume-Uni.

M. Friesen: Mais j'en reviens à mon point initial, monsieur le président. Qu'il y ait un dossier ou non, vous devez toujours suivre le règlement.

M. Torck: C'est juste. Je ne conteste pas. . .

M. Friesen: Alors, pourquoi insistez-vous tellement sur le dossier?

M. Torck: Pour accorder un permis de vol ou un certificat de navigabilité à un avion, il faut avoir un dossier absolument complet de toutes les opérations d'entretien effectuées sur cet avion. Nous nous intéressons aussi au type de vol accompli par l'avion, mais ce qui est le plus important, c'est tout le dossier d'entretien de l'avion, les inspections, les directives en matière de navigabilité dont l'avion a fait l'objet, tous ces éléments essentiels pour nous permettre de savoir si cet avion risque ou non de s'écraser au sol dans les 15 jours qui vont venir.

[Text]

[Translation]

• 1025

Mr. Friesen: From the department's technical handbook, Mr. Chairman, the regulations say:

Aircraft not possessing an adequate technical history must be completely overhauled except for the components for which documentary evidence is submitted proving that they have been overhauled within one year prior to the aircraft being imported.

Why the big deal over history?

Mr. Torck: I am sorry, Mr. Friesen, but I believe that in fact just supports what I was saying. It calls for the technical documentation—

Mr. Friesen: Those that have no adequate technical history must be completely overhauled.

Mr. Torck: Yes, that is correct, Mr. Friesen.

Mr. Friesen: What does the history have to do with it if it has to be overhauled in the end anyway?

Mr. Torck: If there is an adequate maintenance history, one can then determine the level—

Mr. Friesen: But what if there is not?

Mr. Torck: If there is not, then one imposes a complete overhaul requirement on the aircraft.

Mr. Friesen: Is that not the point?

Mr. Torck: Yes, and if I might point out, Mr. Chairman, that is exactly what we required of this particular aircraft. It would have to be completely overhauled. We are not speaking of just the engines or the generators or the instruments in this case, but we are speaking specifically to certain main parts of the aircraft itself.

Mr. Friesen: Okay, let me go to another point.

The Chairman: Okay. . . because you can come back at another time. We are going to be here, I think, this afternoon.

Mr. Friesen: All right. Should I yield to my colleague?

The Chairman: You have provoked a line of questioning for me on something totally different. It is my swordfish case. I am trying to get a licence for a pilot to go out and spot swordfish and if he wants to do it himself. . . we will come back to that this afternoon. The members have been very indulgent, as you well appreciate.

Mr. Friesen: Yes, they have.

The Chairman: We are very considerate folk, but I want to get on to a couple of other people.

Mr. Friesen: Sure, I will come to the point.

The Chairman: I really think you will have to come back. There may be fewer members and therefore you may have longer.

M. Friesen: Les règlements du manuel technique du ministère stipulent que:

en l'absence d'un dossier technique satisfaisant, on doit procéder à une révision complète de l'aéronef, à l'exception des éléments pour lesquels on dispose de documents écrits prouvant qu'ils ont été révisés moins d'un an avant l'importation de l'aéronef.

Alors pourquoi faire une telle histoire du dossier?

M. Torck: Excusez-moi, M. Friesen, mais je crois que vous apportez de l'eau à mon moulin. On a besoin d'une documentation technique. . .

M. Friesen: Il faut réviser complètement les avions pour lesquels on n'a pas de dossier technique satisfaisant.

M. Torck: C'est cela, monsieur Friesen.

M. Friesen: Alors pourquoi se préoccuper tellement du dossier si de toute façon on fait une révision complète?

M. Torck: Si l'on a un dossier d'entretien correct, on peut déterminer le niveau. . .

M. Friesen: Mais s'il n'y en a pas?

M. Torck: Dans ce cas, il faut faire une révision complète de l'avion.

M. Friesen: Est-ce que ce n'est pas ça qui est important?

M. Torck: Si, et c'est justement ce que nous demandons pour cet avion, monsieur le président. Il faudrait le réviser complètement. Nous ne parlons pas simplement des moteurs ou des générateurs ou des instruments, mais aussi de certaines parties essentielles de l'avion.

M. Friesen: Bon, je passe à autre chose.

Le président: Bien. . . Car vous allez pouvoir revenir. Nous serons encore là cet après-midi je pense.

M. Friesen: Parfait. Dois-je laisser la parole à mon collègue?

Le président: Vous m'avez lancé sur une série de questions complètement différentes. C'est mon affaire d'espadaon. J'essaie d'obtenir une licence pour un pilote afin de repérer des espadaons, et s'il veut s'occuper de cela lui-même. . . Nous y reviendrons cet après-midi. Les membres du Comité ont fait preuve d'une grande indulgence, comme vous le constatez.

M. Friesen: Effectivement.

Le président: Nous sommes très tolérants, mais nous aimerions passer à d'autres personnes.

M. Friesen: Je vais cerner la question.

Le président: Je crois que vous devrez revenir plus tard. Il y aura peut-être moins de monde, ce qui vous laissera plus de temps.

[Texte]

Mr. Friesen: Yes, that is right. I am willing to yield to my colleagues now, if that is your wish.

The Chairman: I think you had a preliminary exposure here, and I think we should go on.

Mr. Taylor: My first point is I wonder what the department is doing in regard to helping Canada by using Canadian coal. We are spending millions of dollars to clean up acid rain, every cent of which is unnecessary had they been using Alberta or western coal, which has only 0.5% sulphur.

Canada apparently insists on importing American coal that has 5%, not 0.5%, sulphur, and then we spend millions of dollars cleaning up the acid rain. Does this make sense to the department? What is the department doing in regard to using our own resources instead of helping the American coal?

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, I thank the hon. member for his question. I do not think Canada insists on importing foreign coal. I think some entities in Canada do and the Department of Transport, as Mr. Brennan will elaborate for you, is encouraging greater use of Canadian coal by Canadians. Martin.

Mr. Taylor: We have been encouraging it for the last 25 years. When I was a little kid, we were trying to encourage it. We are still talking the same talk year after year. When are we going to start using a reasonable amount of Alberta coal? That is what I want to know.

Mr. Shortliffe: With respect to the hon. member, there is a difference between encouraging and imposing. I do not think the Department of Transport has the capacity to impose. Mr. Brennan.

Mr. Brennan: Perhaps, Mr. Chairman, I could just outline what is going on. First of all, Ontario Hydro does already use a certain amount of western coal. We understand that out of 12.5 million tonnes, about 4.5 million tonnes already comes from western Canada.

I guess you are also aware that the Deputy Prime Minister has set up an action committee, which consists of himself and the premiers of Ontario, Saskatchewan, Alberta and British Columbia as members. A secretariat is then formed from these various governments to look at a program of enhancing or increasing the amount of western coal that will be delivered.

• 1030

It is also my understanding that an amount of money has been made available for certain research projects that will have the objective of pushing more use of Ontario coal. I gather that amount is \$27 million from the Western Economic Diversification Fund over the next few

[Traduction]

M. Friesen: C'est juste. Si vous le souhaitez, je vais donc laisser la parole à mes collègues maintenant.

Le président: Vous avez eu une première occasion de poser des questions, et je pense que nous devons poursuivre.

M. Taylor: Tout d'abord, je voudrais savoir ce que fait le ministère pour aider le Canada en utilisant du charbon canadien. Nous dépensons des millions de dollars à lutter contre les pluies acides, alors que nous aurions pu éviter totalement cette dépense si nous avions utilisé du charbon de l'Alberta ou de l'Ouest, qui ne contient que 0.5 p. 100 de soufre.

Le Canada insiste apparemment pour importer du charbon américain qui contient 5 p. 100, et non 0.5 p. 100 de soufre, après quoi nous sommes obligés de dépenser des millions de dollars à réparer les dégâts des pluies acides. Est-ce que le ministère trouve cela logique? Que fait-il pour essayer d'utiliser nos propres ressources au lieu de venir en aide à l'industrie houillère américaine?

M. Shortliffe: Monsieur le président, je remercie le député de sa question. Je ne crois pas que le Canada insiste pour importer de la houille étrangère. Ce sont certaines entités au Canada qui le font, et le ministère des transports, comme M. Brennan pourra vous l'expliquer plus en détails, pousse au contraire à une plus grande utilisation du charbon canadien par les canadiens. Martin.

M. Taylor: C'est ce que nous faisons depuis 25 ans. Quand j'étais petit, on essayait déjà. On répète indéfiniment les mêmes paroles. Quand allons-nous nous décider à utiliser une quantité raisonnable de charbon de l'Alberta? C'est cela que je veux savoir.

M. Shortliffe: Je ferais respectueusement remarquer au député qu'il y a une différence entre encourager et imposer. Je ne crois pas que le ministère des transports ait le pouvoir d'imposer cette utilisation. Monsieur Brennan.

M. Brennan: Je pourrais peut-être vous expliquer rapidement ce qui se passe, monsieur le président. Tout d'abord, Hydro-Ontario utilise déjà une certaine quantité de charbon de l'Ouest. Je crois que sur un total de 12,5 millions de tonnes, il y en a environ 4,5 millions qui viennent de l'Ouest.

Vous devez aussi savoir que le vice-premier ministre a mis sur pied un comité d'action composé des premiers ministres de l'Ontario, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ainsi que de lui-même. Ces gouvernements ont constitué un secrétariat chargé d'étudier un programme d'accroissement de l'utilisation du charbon de l'Ouest.

Je crois aussi qu'on a débloqué de l'argent pour des projets de recherche destinés à stimuler l'utilisation de charbon de l'Ontario. Je crois qu'il s'agit d'un montant de 27 millions de dollars dans le cadre du Fonds de diversification de l'économie de l'Ouest pour les quelques

[Text]

years. Currently, a number of research projects have been worked out and a certain amount of information has been gathered from the railways to get some better idea from them as to how efficiencies can be introduced into the system. The whole thing is really being handled by the Department of Energy, Mines and Resources, but we expect out of this fund to be involved ourselves in one or two research projects aimed at streamlining the process and making it more efficient. So there are things going on.

Mr. Taylor: I do not know how long you are going to continue these research projects. The sole reason is the distance between western Canada and Ontario. What more do we need on research? Has the department considered putting a tax on American coal so the price will be somewhat equalized and then they will use Alberta coal, or do you prefer to spend millions of dollars of taxpayers' money to clean up acid rain? It is as simple as that. The people of western Canada are getting fed up with research and excuses. We would like to use Alberta coal and use Canadians to mine it and bring all the benefits to the railways and to Canada instead of to the coal mines of Pennsylvania.

The Chairman: That may be very laudable, Mr. Taylor, but taxing American coal or anything else—

Mr. Taylor: Did the department ever recommend to Revenue that they should put a tax on American coal? The main reason is the distance between Alberta or British Columbia and Ontario. Now, if you are studying it at all, why do you not make a recommendation to Revenue that they bring up the price of American coal so we will have a chance to compete? Otherwise, we are going to be talking about this for the next 50 years and still not using Alberta coal and still spending millions of dollars to clean up acid rain.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, as my colleague has explained, the Department of Transport would welcome the greater use of Alberta coal across the country. But the issues the hon. member is raising, as I know he appreciates, are complicated and get us into the whole question of trade with the United States, among other things, and are really beyond the specific competence of the Department of Transport. I think this is the wrong department to ask the question to.

Mr. Taylor: I am not happy about it at all, but I will go to other topic. In this one Transport has a lot to say, and that is the payment of the shortfall of the Crow.

We eliminated the Crow, took that benefit away from western grain growers, on the understanding that we were going to equalize a lot of the inequalities that existed in grain industries. Not one of those inequalities has been eliminated, and still today, except that we now pay all the

[Translation]

années à venir. Pour l'instant, plusieurs projets de recherche ont été déblayés, et on a recueilli des informations auprès des compagnies ferroviaires pour avoir une meilleure idée des possibilités de rationalisation du système. C'est le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui s'occupe de cela, mais nous espérons profiter de ce crédit pour participer nous-mêmes à un ou deux projets de recherche pour améliorer l'efficacité et l'efficience du système. Donc, les choses évoluent.

M. Taylor: Je ne sais pas combien de temps vous allez continuer avec ces projets de recherche. La seule objection, c'est la distance qui sépare l'Ouest de l'Ontario. Pourquoi faire encore des recherches? Le ministère a-t-il envisagé de taxer le charbon américain de façon à ce que son prix soit à peu près le même que celui du charbon de l'Alberta, de manière à encourager l'utilisation de ce charbon, ou préférez-vous continuer à dépenser des millions de dollars à éponger les dégâts des pluies acides? C'est aussi simple que cela. Les habitants de l'Ouest en ont assez des recherches et des faux-fuyants. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on utilise du charbon de l'Alberta et des mineurs canadiens pour l'extraire, et que ce soit nos chemins de fer et le Canada qui en tirent profit au lieu des mines de houille de Pennsylvanie.

Le président: L'intention est peut-être fort louable, monsieur Taylor, mais imposer le charbon américain ou n'importe quoi d'autre. . .

M. Taylor: Le ministre a-t-il seulement recommandé à Revenu Canada d'imposer une taxe sur le charbon américain? Le seul problème, c'est la distance entre l'Alberta ou la Colombie-Britannique et l'Ontario. Si vous réfléchissez un peu au problème, pourquoi ne recommandez-vous pas à Revenu Canada de relever le prix du charbon américain pour nous permettre d'être concurrentiels? Sinon, nous allons continuer comme cela et dans 50 ans nous n'utiliserons toujours pas le charbon de l'Alberta et nous dépenserons des millions de dollars à éponger les dégâts des pluies acides.

M. Shortliffe: Monsieur le président, comme mon collègue l'a dit, le ministère des Transports serait heureux de voir augmenter l'utilisation du charbon de l'Alberta dans tout le pays. Mais les questions que soulève le député, il le sait très bien, sont complexes et débouchent sur toute la question de nos échanges commerciaux avec les États-Unis entre autres choses, et elles débordent de la stricte compétence du ministère des Transports. Je pense que c'est à un autre ministère qu'il faudrait poser la question.

M. Taylor: Cette réponse ne me satisfait absolument pas, mais je vais passer à autre chose, et là le ministère des Transports a beaucoup de choses à dire, car il s'agit du paiement du manque à gagner du Nid-de-Corbeau.

Nous avons supprimé le tarif du Corbeau, nous avons privé les céréaliculteurs de l'Ouest de ce revenu en prétextant que nous allions niveler une foule d'inégalités dans l'industrie de la céréaliculture. Or, on n'a absolument pas supprimé ces inégalités, et à l'heure

[Texte]

money to the railways and the shortfall goes to the railways, the farmers are still getting no benefit from this at all. If it is going to be like that, let us return the Crow where the farmers at least can see what benefit there is.

When are we going to get a recommendation? It has come from the Alberta government. If other provinces do not want it, that is their business, but the Alberta government and 80% of the farmers of Alberta want their share of the shortfall of the Crow in the pockets of the producers. Why can we not get that when the Alberta government and 80% of our farmers want that very thing? Are the railways going to run this country, or is the government?

Mr. Brennan: There was a review of the Western Grain Transportation Act done recently by the senior committee, I believe it was. We have Mr. McElman here, who is our expert, but essentially the recommendation that came out of that was that no change would be made in the immediate future, and our previous minister did in fact endorse that.

The problem is that changing the basis under which the payments are made is complex. Many, many parties would be involved in such a discussion and I do not doubt that this question will be addressed in the coming years, but for the immediate future, our previous minister announced that there would be no change and that things would go on as they are.

Mr. Taylor: I wish all these things will be cleaned up before I die.

Mr. Friesen: The way you are going, they will be.

• 1035

The Chairman: Yes, I think they will. Let us hope so, Mr. Taylor, because you certainly are pretty timeless, to say the least. I am sorry about some other decisions you made recently.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, with your indulgence I would like to pass my time over to Mr. Friesen at this point.

The Chairman: I saw the doctor and the official go out in the hall, and frankly that is where they should be. They might even be able to get some communication going here. So you had better take your time.

Mr. Belsher: Flowing out of Bill C-19, the deregulation of the trucking industry, what is the status of the implementation of the National Safety Code? Are we on target in accomplishing that with the various provinces, and are we going to be up and ready by January 1 of 1989?

Mr. Brennan: We hope so, Mr. Chairman. As you know, we have a memorandum of understanding on the National Safety Code between all the provinces. There is,

[Traduction]

actuelle, à part le fait que tout cet argent, que tout ce manque à gagner est versé aux chemins de fer, rien n'a changé pour les agriculteurs. Si les choses doivent en rester là, rétablissons le tarif du Corbeau, que les agriculteurs puissent au moins profiter de ce qu'il y a.

Quand allons-nous avoir une recommandation? Il faut que ce soit le gouvernement de l'Alberta qui la fasse. Si les autres provinces n'en veulent pas, c'est leur affaire, mais le gouvernement de l'Alberta et 80 p. 100 des agriculteurs de l'Alberta veulent récupérer leur part du manque à gagner que subissent les producteurs. Pourquoi ne pouvons-nous pas obtenir cela alors que le gouvernement de l'Alberta et 80 p. 100 de nos agriculteurs le réclament? Est-ce que ce sont les chemins de fer qui dirigent ce pays ou est-ce que c'est le gouvernement?

M. Brennan: Je crois que le comité principal a récemment revu la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Nous avons ici M. McElman qui est notre expert, mais en gros la recommandation du comité a été de ne pas modifier dans l'immédiat les dispositions actuelles, et notre précédent ministre a en fait approuvé cette recommandation.

Le problème, c'est qu'il est très compliqué de modifier la base sur laquelle sont effectués les paiements. C'est une discussion qui touche une foule de gens, et je suis certain qu'on va s'attaquer à la question dans les années à venir, mais dans l'immédiat, notre précédent ministre a annoncé qu'il n'y aurait pas de changement.

M. Taylor: J'aimerais bien que tout cela soit déblayé avant ma mort.

M. Friesen: Il y a de bonnes chances, quand on voit votre santé.

Le président: Effectivement. Espérons-le en tout cas, monsieur Taylor, car vous avez l'air vraiment indestructible, c'est le moins qu'on puisse dire. Je regrette certaines autres décisions que vous avez prises récemment.

M. Belsher: Monsieur le président, avec votre indulgence j'aimerais bien laisser pour l'instant mon temps de parole à M. Friesen.

Le président: J'ai vu le docteur et le haut fonctionnaire sortir, et je crois franchement qu'ils ont bien fait. Ils vont peut-être même réussir à établir la communication. Vous devriez donc profiter de votre temps de parole.

M. Belsher: Avec le projet de loi C-19, sur la déréglementation des transports routiers, où en est la mise en oeuvre du Code canadien de sécurité? Est-ce que l'échéancier est respecté avec les diverses provinces, et serons-nous prêts le 1^{er} janvier 1989?

M. Brennan: Nous l'espérons, monsieur le président. Comme vous le savez, nous avons un protocole d'entente de toutes les provinces sur le Code canadien de sécurité.

[Text]

of course, a federal contribution to assist in the communication links on the transfer of data between the various provinces. All the provinces have signed that agreement, and the National Safety Code, I believe, is now available to everybody in the sense that it is a published document. Other than what we would regard as some relatively minor teething troubles, things are coming together quite well. We expect full implementation of the code by 1989.

Mr. Belsher: We are anxiously waiting, of course. I have heard people say there is now almost another layer between shippers and suppliers, a middleman who is now out endeavouring to negotiate on behalf of people and acting like a broker to get lower prices for shippers. Is that widespread across the country? I heard it out in B.C., and I am just wondering what you have heard to date on that.

Mr. Brennan: Certainly, Mr. Chairman, in terms of implementation of the MVTA, which of course is delegated to the provinces, there is a certain unevenness present at the moment across the country. That is not unexpected, and it is the sort of thing which will get sorted out as things unfold. After all, the law has only been in effect since the beginning of the year.

I am not aware of the particular issue you mention. However, we have with us Mr. John Pringle, the Director of the Motor Vehicle Transport Branch of the department. With your indulgence, Mr. Chairman, perhaps I could ask him if he is aware of that particular problem.

Mr. John Pringle (Director, Motor Vehicle Policy and Programs, Department of Transport): It is something that is actually growing in Canada, but it is in its infancy. It is quite well developed in the United States, where they have had deregulation for seven or eight years. What you have there is a service industry for the smaller end of the trucking industry where they cannot afford to have their own sales staff and their own offices scattered all over the country. These people actually provide that service for them and make it so they can actually have backhauls where they would not otherwise. It serves a useful purpose, but the larger companies do not use these services.

Mr. Belsher: Of course, the larger companies, I presume, are used as the benchmark for how they then peddle their wares, for want of a better word.

Switching to an entirely different subject, Mr. Chairman, of air safety, it has been published how near misses are up considerably. Has the department done any study or looked at the impact of what Bill C-72 might have on the air control side? Are there areas that should be addressed while this bill is in committee stage? I am thinking of whether there should be bilingualism regulations put in place outside Quebec. I think Quebec is the only place where we have air control in some areas with the two languages.

[Translation]

Le gouvernement fédéral aide naturellement à transférer les informations dans les provinces. Toutes les provinces ont signé l'entente, et tout le monde dispose maintenant du Code canadien de sécurité puisque le document a été publié. À part quelques problèmes de détails mineurs, tout va bien. Nous espérons que le code sera intégralement appliqué en 1989.

M. Belsher: Nous nous rongeons d'impatience. J'ai entendu des gens dire que c'était un intermédiaire de plus entre les expéditeurs et les fournisseurs, un intermédiaire chargé de négocier et d'avoir une sorte de rôle de courtier pour obtenir de meilleurs prix pour les expéditeurs. Est-ce un point de vue répandu dans le pays? J'ai entendu cet argument en Colombie-Britannique, et je me demandais ce que vous aviez pu entendre de votre côté.

M. Brennan: Certes, monsieur le président, l'application de la Loi sur les transports routiers, qui est déléguée aux provinces, ne se fait pas partout de façon uniforme. Ce n'est pas une surprise, et il faut un certain temps pour que les choses se tassent. Après tout, la loi n'est en vigueur que depuis le début de l'année.

Je n'ai pas entendu parler du problème que vous soulevez. Toutefois, nous avons ici M. John Pringle, qui est directeur des politiques et programmes des transports routiers. Je pourrais peut-être lui demander s'il est au courant, monsieur le président.

M. John Pringle (directeur, Transport routier, politiques de surface et programmes, ministère des Transports): Il s'agit en fait de quelque chose qui en est à ses balbutiements au Canada. C'est une procédure assez bien développée aux États-Unis, où la déréglementation remonte à sept ou huit ans. Il s'agit en fait d'une industrie de service pour les petits transporteurs routiers qui n'ont pas les moyens d'avoir du personnel et des bureaux à travers tout le pays. On leur fournit donc ce service pour leur permettre d'avoir des contrats qu'ils ne pourraient pas avoir autrement. C'est un service utile, mais auquel les grandes compagnies n'ont pas recours.

M. Belsher: Naturellement, la façon dont les grandes compagnies colportent leurs marchandises, si je puis dire, sert probablement d'étalon.

Je passe à toute autre chose, monsieur le président. Le nombre de quasi-abordages a considérablement augmenté. Le ministère a-t-il cherché à déterminer les conséquences que risque d'avoir le projet de loi C-72 sur le contrôle aérien? Y a-t-il des questions sur lesquelles nous devrions nous pencher pendant que ce projet de loi en est à l'étape du comité? Je me demande par exemple s'il faudrait imposer une réglementation sur le bilinguisme en-dehors du Québec. Je crois que c'est uniquement au Québec que le contrôle aérien s'effectue dans les deux langues à certains endroits.

[Texte]

[Traduction]

• 1040

Now the COPA people have put forward a brief. They raise the concern that is there and rightly so. It should be raised at this time. I am wondering what the department has done with regard to that.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, by way of introduction to an answer to the question, may I just underline that in all departments approached safety remains a paramount consideration in questions such as the one posed. I ask Mr. Pierre Proulx to provide a detailed answer.

Mr. P.J. Proulx (Director, Air Traffic Services, Transport Canada): We have examined the impact of Bill C-72 on air traffic control.

As you know, going back to 1976, we initiated studies to introduce the use of two languages in air traffic control in the province of Quebec. These studies proved that there is nothing inherently dangerous in the use of two languages provided that the controllers are trained, the appropriate lexicons are developed and there is opportunity to use the language on a regular basis.

Bilingual air traffic control was introduced in Quebec in small control towers in 1974 and in the control of instrument flight rules in 1981. Since that time we have had no incidents or accidents that could be linked to the use of two languages in air traffic control.

After we had gained sufficient experience, between 1981 and 1986, we then decided to expand the use of two languages in the national capital region, both in the flight service station at Ottawa and the control tower. We are currently training the personnel and by next spring we should be able to provide the service.

Where further expansion is required would depend on the future. The difference between the implementation in the province of Quebec and in the Ottawa area is that in the province of Quebec the great majority of the controllers were already bilingual because we were providing a unilingual English service. In Ottawa, many of our staff are unilingual English. They are being trained to provide the service in two languages and to obtain all the technical terms. This is being done in simulations this summer.

Based on that experience, if we can train a unilingual person to provide the service in two languages and we can do it safely, then we would consider expanding it where there is sufficient demand for the service.

Mr. Belsher: I guess my question is: In that "significant demand" is a term in Bill C-72, will the "significant demand" come from the language commissioner making orders or will it flow out of Transport Canada talking about the "significant demand"?

Mr. Proulx: Well, in recent times we have had demand from the public in general for the provision of bilingual

Les gens de la COPA ont présenté un mémoire. Ils soulèvent un problème tout à fait légitime. J'aimerais savoir ce que le ministère a fait à cet égard.

M. Shortliffe: Monsieur le président, permettez-moi tout d'abord de souligner que dans tous les ministères, la sécurité demeure une considération absolument prioritaire pour toutes ces questions. Je vais maintenant demander à M. Pierre Proulx de répondre de façon plus détaillée.

M. P.J. Proulx (directeur, Service de la circulation aérienne, Transports Canada): Nous avons étudié les répercussions du projet de loi C-72 sur le contrôle aérien.

Comme vous le savez, nous avons commencé dès 1976 à réfléchir sur l'utilisation de deux langues pour le contrôle du trafic aérien au Québec. Nos études ont montré que l'utilisation de deux langues ne présentait aucun danger fondamental à la condition que les contrôleurs soient formés, qu'ils disposent de lexique approprié et que les langues soient utilisées de façon régulière.

Le contrôle bilingue du trafic aérien est en vigueur dans les petites tours de contrôle du Québec depuis 1974 et le contrôle des règles de vol aux instruments depuis 1981. Nous n'avons jusqu'à présent enregistré aucun incident ou accident susceptible d'être la conséquence de l'utilisation de deux langues pour le contrôle aérien.

Après avoir accumulé suffisamment d'expérience de 1981 à 1986, nous avons décidé d'étendre cet usage à la Région de la capitale nationale, aussi bien à la station radioaéronautique qu'à la tour de contrôle. Nous sommes actuellement en train de former le personnel et nous devrions pouvoir commencer à fournir le service au printemps prochain.

L'avenir nous dira s'il faut élargir encore ce service. La différence entre le Québec et la région d'Ottawa, c'est que la grande majorité des contrôleurs du Québec étaient déjà bilingues au départ puisque le service était unilingue anglais. À Ottawa, une bonne partie du personnel était uniquement anglophone. Nos agents suivent donc une formation bilingue et apprennent les termes techniques. Ils vont faire un stage de simulation cet été.

À partir de là, si nous réussissons à former des personnes unilingues pour assurer en toute sécurité le service bilingue, nous envisagerons d'étendre ce service si la demande est suffisante.

M. Belsher: Puisqu'il est question de «demande importante» dans le projet de loi C-72, est-ce que c'est le commissaire aux langues qui déterminera cette demande, ou est-ce que ce sera Transports Canada?

M. Proulx: Récemment, c'est le public, en général, qui a demandé à bénéficier de services bilingues dans la

[Text]

services in the national capital region. We feel that the national capital region has sufficient demand both from the users—the airlines—and certainly from flying clubs based at the airport. We have a number of fixed base operators. Some people would feel more comfortable using the language.

From an air traffic control point of view, we do not determine the level of service. We provide the service. We ensure that our people are trained adequately to ensure that the service is safe. The demand is from the public. It is for others to determine if we should expand the use of two languages in air traffic control.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, if I may, to the hon. member. You asked earlier whether we thought there needed to be an amendment to Bill C-72 in this respect. The answer is no. We think the procedures Mr. Proulx has described to you cover the concern you are raising.

Mr. Belsher: Okay, but let us carry it a little bit further. To the best of my knowledge air traffic control is in English virtually the world over. Is it not?

• 1045

Mr. Proulx: No. What occurs is that ICAO recommends that English must be available at international airports, but the language of the station on the ground may be used to provide the service. Currently there are some countries that provide the service in four languages, some provide it in three languages, and approximately 80 countries in the world provide the service in two languages. Therefore English is the language used for international aviation, to ensure for the users that they will at least have a common language available at international airports.

In Canada we provide bilingual service in the province of Quebec not only at international airports but at all airports within the province where we provide a service through a flight service station, a control tower, or an area control centre.

Mr. Belsher: Will an English-speaking pilot who is unilingual, going into a small airport in Quebec, be able to be serviced in English as well as in French?

Mr. Proulx: That is correct. The pilot determines the language he wishes to use. The only person who has to be bilingual is the air traffic controller.

Mr. Belsher: But when he hears what is being communicated to other flyers, if it is French, then he is dead. He knows only what is being said to him.

Mr. Proulx: That is correct. But air traffic controllers, under the system where we provide bilingual service, are compelled to give adequate information to the other pilot

[Translation]

Région de la capitale nationale. Nous estimons qu'il y a dans cette région une demande suffisante de la part des utilisateurs, les compagnies aériennes, et aussi des clubs aéronautiques installés à l'aéroport. Nous avons un certain nombre de concessionnaires des services aéronautiques à l'aéroport. Certains préféreraient utiliser leur langue.

Du point de vue du contrôle aérien, ce n'est pas nous qui déterminons le service. Nous fournissons le service. Nous nous occupons de former correctement le personnel pour assurer le service dans de bonnes conditions de sécurité. La demande vient du public. Ce n'est pas à nous de déterminer s'il faut élargir le bilinguisme au niveau du contrôle aérien.

M. Shortliffe: J'aimerais dire autre chose aux députés, monsieur le président. Vous nous avez demandé tout à l'heure si nous pensions qu'il faudrait modifier le projet de loi C-72 à cet égard. La réponse est non. Les procédures que vient de vous décrire M. Proulx répondent à vos préoccupations.

M. Belsher: Bon, mais allons un peu plus loin. Pour autant que je sache, l'anglais est pratiquement la langue universelle du contrôle aérien dans le monde, non?

M. Proulx: Non. L'OACI recommande que l'anglais soit utilisé dans les aéroports internationaux, mais la langue de la station au sol peut être utilisée pour assurer le service. Actuellement, certains pays assurent le service en quatre langues, d'autres en trois, et environ 80 pays dans le monde l'assurent dans deux langues. Donc, l'anglais est utilisé pour l'aviation internationale, pour permettre aux utilisateurs d'avoir au moins une langue en commun dans les aéroports internationaux.

Au Canada, nous assurons un service bilingue au Québec non seulement dans les aéroports internationaux, mais dans tous les aéroports de la province où nous assurons un service par le biais d'une station radio aéronautique, d'une tour de contrôle ou d'un centre de contrôle régional.

M. Belsher: Si un pilote anglophone unilingue se présente à un petit aéroport du Québec, pourra-t-il bénéficier du service en anglais aussi bien qu'en français?

M. Proulx: Oui. C'est le pilote qui choisit la langue de communication. La seule personne qui doit être bilingue est le contrôleur de la circulation aérienne.

M. Belsher: Mais si toutes les autres communications avec les autres pilotes se font en français, il ne comprend rien. Il ne comprend que ce qui s'adresse à lui.

M. Proulx: C'est juste. Mais avec le système bilingue que nous avons, les contrôleurs du trafic aérien doivent correctement informer le pilote qui est unilingue. Il n'est

[Texte]

if he is unilingual. We do not discriminate in this way. We always provide the information to the pilots in the area.

The area you are dealing with is called the "listening watch" or the "party line aspect". During the simulation studies we presented to the Commission of Inquiry into Bilingual Air Traffic Services in Quebec, we demonstrated that the listening watch, or the party line of the listening watch, is not as reliable as some would have it. From time to time, if a person is on the frequency long enough, he may understand what the other person is doing or get his flight plan. But because of radar vectoring, the number of frequencies used, and other aspects of air traffic control, it is almost impossible for a pilot to retain a mental picture of the aircraft operating in a busy environment.

M. Robichaud: J'aimerais aborder principalement la question de la sécurité dans les aéroports.

On a lu dernièrement, dans les journaux, plusieurs rapports assez alarmants sur la sécurité dans les aéroports. On disait en particulier dans un rapport que lorsque Transports Canada effectuait la vérification du système de sécurité dans les aéroports, dans la majorité des cas, les gens sur place en étaient informés à l'avance.

Est-ce que c'est le cas et, si oui, pourquoi fait-on des vérifications de cette façon? Qu'est-ce que cela vaut?

Mr. Shortliffe: When those reports surfaced in the press, the Minister of Transport directed that an immediate investigation be made into the allegations. That investigation has been under way for the past couple of weeks. It has not come to a final conclusion yet. But I would like to add to the hon. member that needless to say, it is a primary interest of the minister and the department that security checks at airports be effective. In fact, the minister directed that certain of our procedures to carry out checks be changed when these allegations were made, and those changes have now been put into effect. We want to see that our security checks are very effective.

M. Robichaud: Mais vous ne répondez pas à ma question. Est-ce vrai que vous avertissiez les gens en place du fait que vous alliez faire une vérification?

Mr. Shortliffe: No, the Department of Transport certainly was not warning people in advance that we were going to check them out.

• 1050

M. Robichaud: Alors pourquoi changeriez-vous votre façon d'agir? Vous dites que le ministre vous a recommandé de changer votre procédure.

Mr. J. Rodocanachi (Director General, Security and Emergency Planning, Department of Transport): We found that, because of the large number of airports and

[Traduction]

victime d'aucune discrimination. Nous informons toujours les pilotes de la région.

Vous parlez en fait de ce qu'on appelle «écoute permanente» ou partage de la communication. Au cours des études de simulation que nous avons soumises à la Commission d'enquête sur les services bilingues de contrôle du trafic aérien au Québec, nous avons montré que l'écoute permanente, ou le partage de la communication entre plusieurs personnes, n'était pas aussi fiable que certains l'auraient souhaité. De temps à autre, si quelqu'un reste suffisamment longtemps sur la fréquence, il peut comprendre ce que fait l'autre ou connaître son plan de vol. Mais compte tenu des conditions du guidage radar, du nombre de fréquences utilisées et d'autres aspects du contrôle aérien, il est pratiquement impossible au pilote de conserver mentalement l'image de la situation dans une zone d'activité intense.

Mr. Robichaud: I would like to deal mostly with airport safety.

We read recently in the papers a number of alarming reports on airport safety. They said in particular that when Transport Canada carries out a safety control exercise in the airports, people are warned in advance most of the time.

Is that true, and if so, why are controls carried out in that fashion? How good are they?

M. Shortliffe: Quand ces rapports ont été publiés par la presse, le ministre des Transports a immédiatement demandé une enquête. Cette enquête est en cours depuis une quinzaine de jours, mais les conclusions définitives n'ont pas encore été établies. J'aimerais cependant préciser qu'il va de soi qu'il est de l'intérêt absolu du ministre et du ministère que les contrôles de sécurité aux aéroports soient efficaces. En fait, le ministre a donné des ordres pour que certaines de nos procédures de contrôle soient modifiées quand ces accusations ont été portées, et ces modifications sont maintenant entrées en vigueur. Nous tenons à ce que les contrôles de sécurité soient parfaitement efficaces.

Mr. Robichaud: You have not answered my question. Is it true that people were warned in advance that they were going to be checked out?

M. Shortliffe: Absolument pas. Le ministère ne prévenait pas les gens.

Mr. Robichaud: Then why would you change your procedure? You said the minister had recommended that you change your procedure.

M. J. Rodocanachi (directeur général, Sécurité et planification d'urgence, ministère des Transports): Nous avons constaté qu'à cause du grand nombre d'aéroports et

[Text]

the small number of inspectors, we might inspect two different screening points in an airport on the same day. The information that there was an inspector in the area was being passed from one screening point to the other.

We have not completed our investigation yet, but we have established that there is no case of a Transport Canada inspector or official informing anybody of inspection, and in virtually all the other cases, there was no hard information being passed. It was more rumours or crying wolf to try to get their attention. The final report will not be in for about another week.

M. Robichaud: Pouvez-vous nous donner des détails sur l'incident de Winnipeg, où une personne est montée à bord avec un arme à feu? Comment cette personne a-t-elle pu monter à bord et faire tout ce trajet? C'est à Halifax qu'on l'a repérée, n'est-ce pas, lorsqu'elle a voulu remonter à bord? Comment une telle chose peut-elle passer inaperçue? C'est alarmant, n'est-ce pas?

Mr. Rodocanachi: Certainly it is of concern. Our investigation indicates that it was an operator error. We were unable to establish at what particular time the individual went through the screening point, and so we do not know the identity of the individual who failed to identify the weapon hidden inside a piece of computer equipment. We have directed that all eight people manning security equipment at that time be retrained and recertified by Transport Canada inspectors. This is now being done.

M. Robichaud: Hier soir, lorsque je suis monté à bord de l'avion à Moncton, il y avait justement une personne qui avait un ordinateur quelconque, et le préposé à la sécurité lui a demandé de faire fonctionner la machine. Était-ce pour s'assurer qu'il n'y avait rien de caché à l'intérieur de cette machine? Est-ce la procédure que vous suivez?

Mr. Rodocanachi: I am not exactly clear.

Mr. Robichaud: A person who went through yesterday or last night had a little machine that looked like a computer. He did not go through the x-ray machine. The security agent asked that he operate the machine, plug it in and operate it, and the guy did not know how. Is that the procedure you are using now, that they have to show that it is operational?

Mr. Rodocanachi: That is the procedure we have had in place all the time for a lap computer. Individuals with a lap computer who want to take it on the plane are allowed, instead of having it x-rayed, to plug it in and operate it to the satisfaction of the screening personnel. The screening personnel hand-check it, because the x-ray could damage the tape inside. This did not apply in the Winnipeg case. It was not a computer itself; it was what is called a modem. It is an adjunct to a computer that plugs into the telephone system; and therefore it should have been x-rayed, which it was.

[Translation]

du petit nombre d'inspecteurs, nous pouvions par exemple inspecter le même jour deux points de vérification d'un aéroport donné. La nouvelle qu'un inspecteur était dans le secteur était communiquée d'un point de vérification à l'autre.

Notre enquête n'est pas encore terminée mais nous avons pu déterminer qu'en aucun cas un inspecteur de Transports Canada ou quelqu'un d'autre du ministère n'a informé qui que ce soit d'une inspection prochaine: dans pratiquement tous les autres cas, aucune information officielle n'était communiquée. Il s'agissait de rumeurs, on criait au loup pour mettre en garde. Le rapport définitif ne sera pas prêt avant environ une semaine.

Mr. Robichaud: Can you give us any details about the incident in Winnipeg, where a passenger climbed on board carrying a firearm? How could that person get on board and travel that far? The weapon was only found in Winnipeg, was it not, when the passenger wanted to reboard? How can a firearm go through screening? This is alarming, is it not?

M. Rodocanachi: Bien sûr, il y a de quoi s'inquiéter. D'après notre enquête, il s'agit d'une erreur humaine. Nous n'avons pas pu déterminer à quelle heure au juste cette personne a franchi le filtre et, par conséquent, nous ne savons pas quel employé a laissé passer l'arme dissimulée à l'intérieur d'une pièce de matériel informatique. Nous avons ordonné que les huit préposés au matériel de sécurité à ce moment-là soient formés et examinés de nouveau par les inspecteurs de Transports Canada. C'est en cours.

Mr. Robichaud: Last night, when I boarded the airplane in Moncton, there was a passenger carrying some sort of computer and the security staff asked him to operate the machine. Was that to ensure that there was nothing hidden inside the machine? Is that the procedure you follow?

M. Rodocanachi: Je ne comprends pas très bien.

M. Robichaud: Un passager qui est passé hier dans la journée ou dans la soirée avait une petite machine qui ressemblait à un ordinateur. Il n'a pas franchi les rayons-x. L'agent de sécurité lui a demandé de faire fonctionner la machine, de la brancher et de la faire fonctionner mais le passager ne savait pas comment. C'est là la procédure que vous suivez présentement, de faire démontrer que l'appareil fonctionne effectivement?

M. Rodocanachi: C'est la procédure que nous suivons depuis toujours dans le cas d'un ordinateur portatif. Il est permis aux passagers qui ont un ordinateur portatif qu'ils veulent emporter avec eux, au lieu de le faire passer aux rayons-x, de le brancher et de le faire fonctionner d'une manière qui satisfasse le personnel de vérification. Le personnel effectue une vérification manuelle parce que les rayons-x pourraient endommager la bande magnétique de l'ordinateur. Ce n'était pas le cas à Winnipeg, puisqu'il ne s'agissait pas d'un ordinateur mais plutôt d'un modem. C'est un accessoire d'ordinateur qui permet

[Texte]

The Chairman: It was x-rayed, but the pistol did not show up.

Mr. Rodocanachi: The pistol was detected in Halifax; they failed to detect it in Winnipeg.

Mr. Robichaud: Why would it show up in Halifax and not in Winnipeg?

Mr. Rodocanachi: It was an operator error.

Mr. Robichaud: He was looking the other way?

Mr. Rodocanachi: I do not know.

Mr. Shortliffe: Note that all eight operators at the Winnipeg airport have been retrained as a result of this incident.

Mr. Robichaud: There was also the other incident that happened in Ottawa where a person convinced the ticket office to check a bag to New York when she was ticketed only to Syracuse. Now, it seems that everybody was right on that occasion. The CAIL official said that he was allowed under the regulations he had at the moment, but then there had been a change in regulations he probably was not aware of.

• 1055

My question in this case is: What kind of system of communications do you have to make sure and to check that the officials of the airlines are aware of the changes that are coming out? In this case this guy was not aware and that is why they checked the baggage right through. There was a time lapse of three weeks, was there not?

Mr. Rodocanachi: Mr. Chairman, when a new regulation comes out, we distribute it to all the airlines in the country and it is their responsibility then to distribute it to their ticket offices around the country and to their supervisors at each of the airports. In addition to that, when our inspectors make their rounds, they check with the individual airline ticket offices and with the supervisors in the airports to see that they have received those notices from their head office.

In the particular case you are mentioning in Ottawa, it was in fact changed to a waiver. Until three weeks beforehand, airline employees on standby, unlike the general public, could have their baggage checked through. This was an airline employee, a TWA employee. We had changed the regulation three weeks beforehand to say that only the airline employee of that airline could have that freedom to do so. Therefore they were at fault and we therefore took enforcement action against the company, Piedmont Airlines, and CAIL.

[Traduction]

de relier celui-ci au réseau téléphonique; il aurait donc fallu le passer aux rayons-x, ce qui s'est fait.

Le président: La modem a été radiographié mais le pistolet n'était pas visible.

M. Rodocanachi: Le pistolet a été découvert à Halifax; on ne l'a pas trouvé à Winnipeg.

M. Robichaud: Pourquoi l'a-t-on trouvé à Halifax et non à Winnipeg?

M. Rodocanachi: C'était une erreur humaine.

M. Robichaud: On regardait ailleurs?

M. Rodocanachi: Je ne sais pas.

M. Shortliffe: Je vous signale que les huit opérateurs de l'aéroport de Winnipeg ont repris leur formation à la suite de cet incident.

M. Robichaud: Il y a aussi eu cet autre incident à Ottawa, où une personne a convaincu les agents de comptoir d'enregistrer un bagage jusqu'à New-York, alors que son billet était seulement pour Syracuse. Il semble bien que tout le monde avait raison dans ce cas. L'employé des lignes aériennes Canadien International a dit que cela lui était permis par le règlement qu'il connaissait alors, mais le règlement avait été modifié sans qu'il en ait encore été informé.

Ma question est donc la suivante: Quelle sorte de système de communication avez-vous pour vous assurer que le personnel des lignes aériennes est au courant des changements publiés? Dans ce cas-ci, l'employé n'était pas au courant et c'est pour cela qu'il a enregistré le bagage jusqu'à New-York. Il y a eu un retard de trois semaines, n'est-ce pas?

M. Rodocanachi: Monsieur le président, lorsqu'un nouveau règlement est publié, nous le distribuons à toutes les lignes aériennes en activité au Canada et c'est à elle qu'il incombe alors de le diffuser à leurs enregistrements dans tout le pays et à leurs superviseurs à chaque aéroport. En outre, lorsque nos inspecteurs effectuent leurs visites, ils s'assurent que chaque comptoir de ligne aérienne et que les superviseurs aux aéroports ont bien reçu ces avis de leurs sièges.

Dans le cas que vous mentionnez, à Ottawa, le changement consistait en un désistement. Trois semaines auparavant, les employés des lignes aériennes en liste d'attente, contrairement au public, pouvaient faire enregistrer leurs bagages jusqu'à destination. Il s'agissait d'un employé d'une ligne aérienne, et plus précisément de la TWA. Nous avons changé le règlement trois semaines plus tôt de sorte que l'employé d'une compagnie aérienne ne pouvait faire enregistrer ses bagages jusqu'à destination que par son propre employeur. Il y a donc eu erreur et nous avons pris des mesures contre la compagnie Piedmont Airlines et les lignes aériennes Canadien International.

[Text]

Mr. Robichaud: Would you explain "enforcement action", please?

Mr. Rodocanachi: Enforcement can take many levels. We considered this a minor one. It was an infraction letter sent by the regional director. It can, though, be a fine. We can take them to court. It can go anywhere up to extreme cases of removing an airline's licence to operate, but not in a minor case like this.

Mr. Robichaud: When you say a "minor case", what would be a major case? The baggage was checked right through, was it not?

Mr. Rodocanachi: We consider this a minor case, because three weeks beforehand, since it was an airline employee involved, it would have been perfectly legal to do this. It would have been perfectly legal still if it had been an airline employee of that airline. In our view this was a minor infraction and perhaps a failure within the company to communicate a change. We did not consider it merited major action such as a hefty fine or an operating certificate, for example.

The Chairman: Mr. Robichaud and colleagues, it is just a little before 11 a.m. As I mentioned earlier, I am in the hands of the committee, but I know there is a disposition of a good number of members to be in the House when—I gather, by agreement—the three members are speaking on Meech Lake. I just wonder if it is the wish of the committee to adjourn now and to come back at 3.30 p.m. We are obviously not going to finish this morning in any event. Hopefully we could have a good solid run at it this afternoon and perhaps not be interrupted by bells. That is certainly the thought of the Chair, and I would like to do it by agreement.

Mr. Friesen: I can understand that. Could I ask the indulgence of the committee, since Dr. Johnston is here and it is pretty hard to ask him to come 3,000 miles again if you do not finish today, if we could give me a block of time at 3.30 p.m. to finish the questioning.

The Chairman: You are going to have a block of time. I have Mr. Cochrane next and Mr. Gray. Mr. Gray is going to be very short. Now, you can work it out with your colleagues, certainly on the government side, and/or anyone else. I do not know of anyone else who will obviously be in a second round. As I said, the question of your questioning on regulation has prompted a situation that I have and want to put direct questions to.

Mr. Friesen: You have your own timeframe.

The Chairman: I think it is better in view of the nature of the debate and the interest. . . we will not get into the subject-matter of the debate of Meech Lake. I do think it would be proper by consent to adjourn. I know this puts a strain on the officials, but, frankly, you have not been here that often lately and we like to see you. It has

[Translation]

M. Robichaud: Veuillez expliquer ce que vous entendez par «mesures».

M. Rodocanachi: Ces mesures peuvent varier. Dans le présent cas, que nous considérons mineur, le directeur régional a envoyé un avis d'infraction. On peut aussi donner une amende. Nous pouvons poursuivre devant les tribunaux. La mesure à l'extrême peut être le retrait du permis d'exploitation de la Compagnie aérienne, mais pas dans un cas mineur comme celui-ci.

M. Robichaud: Vous parlez de «cas mineur», donnez un exemple de cas majeur. Le bagage a été enregistré jusqu'à New-York, n'est-ce pas?

M. Rodocanachi: Nous estimons que le cas est mineur parce que trois semaines plus tôt, vu qu'il s'agissait d'un employé d'une ligne aérienne, cette consigne aurait été parfaitement légale. Elle aurait encore été parfaitement légale s'il s'était agi d'un employé de la ligne qui a enregistré le bagage. C'était à notre avis une infraction mineure, peut-être le manquement de la compagnie à communiquer le changement à son personnel. Nous n'avons pas jugé nécessaire de prendre des mesures plus sévères telle qu'une grosse amende ou le retrait du permis d'exploitation.

Le président: Monsieur Robichaud et chers collègues, il est tout près de 11 heures. Comme je l'ai mentionné plus tôt, je suis à la disposition du Comité, mais je sais qu'il est prévu qu'un bon nombre de membres sont censés être à la Chambre lorsque—si je ne m'abuse, par convention—les trois membres prendront la parole sur l'accord du lac Meech. Je me demande si le Comité désire suspendre ses délibérations et les reprendre à 15h30. De toute évidence, nous ne finirons pas ce matin, quoi qu'il arrive. Espérons qu'on pourra faire un gros travail cet après-midi, peut-être sans être interrompus par la sonnerie. C'est du moins mon avis, mais j'aimerais qu'on soit d'accord.

M. Friesen: Je comprends bien. Puis-je demander l'indulgence du Comité, vu que M. Johnston est ici et qu'il est plutôt difficile de lui demander de parcourir 3,000 milles de nouveau si nous ne finissons pas aujourd'hui; je demande donc qu'on me réserve du temps à 15h30 pour finir de l'interroger.

Le président: Je vous réserve du temps. M. Cochrane veut parler ensuite, puis M. Gray. M. Gray prendra bien peu de temps. Or, vous pouvez vous entendre avec vos collègues, sûrement avec les représentants du gouvernement, et avec qui que ce soit d'autre. Je ne vois personne d'autre dont la comparaison au second tour soit évidente. Comme je l'ai dit vos questions sur les règlements ont soulevé une situation sur laquelle je désire aussi me renseigner directement.

M. Friesen: Vous avez votre propre horaire.

Le président: Je pense qu'il serait préférable, vu la nature du débat et l'intérêt. . . Nous ne lancerons pas de débat sur la teneur de l'accord du lac Meech. Je crois qu'il conviendrait de lever la séance. Je sais que cela crée des difficultés pour le personnel mais, franchement, vous ne vous êtes pas joint à nous très souvent dernièrement et

[Texte]

actually been pretty informative this morning. Hopefully we can continue that way this afternoon.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, we are happy to co-operate with the committee. We will be back here at 3.30 p.m.

The Chairman: At 3.30 p.m., and let us hope at least four of the members are here so that we can start right in at 3.30 p.m.

The meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1531

The Chairman: I see a quorum for hearing evidence. Mr. Cochrane, you have the floor.

Mr. Cochrane: Thank you very much, Mr. Chairman. I have two or three topics. One is very brief and will not take very long.

On April 29 I asked Mr. Farquhar from your department about negotiations that may have been or may not have been ongoing between the Province of New Brunswick and the Government of Canada with regard to financial assistance from Ottawa to upgrade the Trans-Canada Highway through New Brunswick. At that time it was indicated that there were not discussions taking place. Has that situation changed? Has the Province of New Brunswick at the ministerial level or the departmental level approached Transport Canada or your Minister with regard to seeking federal assistance to upgrade the Trans-Canada Highway through New Brunswick?

Mr. Brennan: I believe there is in existence a program with New Brunswick that was announced some time ago. As far as any more recent approach to the department is concerned, we are not aware of any formal one, but I understand the minister is meeting with the minister from New Brunswick in the next couple of weeks.

Mr. Cochrane: So you suspect that will be on the agenda. But there are no formal discussions between Ottawa and New Brunswick at this particular time.

Mr. Brennan: No.

Mr. Cochrane: The other question I have is one I have been trying to resolve for quite some time, and since we have the deputy minister here, maybe I can get some guidance from him, and hopefully a resolution.

I guess my concern is one of being a representative of the taxpayer. Marine Atlantic and CN and VIA have all had a number of relationships over the years and all at one time were partners and divisions of CN. When VIA split there was a special agreement to provide a transfer of workers and the transfer of work and all the benefits that go with that. The Newfoundland dockyard is in the process of splitting, and I understand there is an

[Traduction]

nous aimons bien vous voir. En fait, la matinée a été très informative. J'espère que nous pourrions continuer de la même façon cet après-midi.

M. Shortliffe: Monsieur le président, nous sommes heureux de collaborer avec le Comité. Nous serons de retour à 15h30.

Le président: À 15h30, et espérons qu'au moins quatre membres y seront également afin que nous puissions commencer à 15h30 exactement.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous avons le quorum et pouvons donc entendre des témoins. Monsieur Cochrane, la parole est à vous.

M. Cochrane: Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai deux ou trois questions à poser. La première est très brève.

Le 29 avril, j'ai demandé à M. Farquhar, de votre ministère, où en étaient les négociations, si tant est qu'il y en ait eu, entre le Nouveau-Brunswick et le gouvernement du Canada au sujet de l'aide qu'Ottawa s'était engagé à fournir afin d'améliorer le tronçon de l'autoroute transcanadienne qui passe au Nouveau-Brunswick. On m'avait alors répondu qu'il n'y avait pas de négociations en cours. La situation a-t-elle évolué? Est-ce qu'un ministère ou un ministre du Nouveau-Brunswick a demandé à Transports Canada ou à votre ministre si le gouvernement fédéral allait prêter son concours afin d'améliorer l'autoroute?

M. Brennan: Je crois qu'un programme conjoint établi en collaboration avec le Nouveau-Brunswick a été annoncé il y a quelque temps. Cela dit, à ma connaissance, on n'a pas adressé de demande au ministère récemment, mais je crois savoir que le ministre doit rencontrer son homologue du Nouveau-Brunswick au cours des prochaines semaines.

M. Cochrane: Vous croyez donc que la question sera à l'ordre du jour de cette rencontre. Cependant, il n'y a aucune discussion en cours à l'heure actuelle.

M. Brennan: Non.

M. Cochrane: Pour ce qui est de l'autre question, cela fait assez longtemps que j'essaie de la résoudre, et étant donné que le sous-ministre est ici, peut-être pourrait-il nous éclairer, et même proposer une solution.

C'est en tant que représentant des contribuables que j'interviens ici. Marine Atlantique, le CN et VIA ont été liés pendant nombre d'années, étant donné que Marine Atlantique et VIA faisaient partie intégrante de la société d'État. Lorsque VIA s'est scindée, une entente prévoyait la mutation des employés et le transfert du travail et de tous les avantages sociaux qui y étaient liés. Or, je crois savoir que les chantiers navals de Terre-Neuve sont sur le point

[Text]

agreement between Marine Atlantic and CN in that regard. When Marine Atlantic split from CN there was an agreement, and arrangements were made between them. I also believe that in North Sydney, when they divided the purchasing and material management functions of Marine Atlantic from CN, there was an agreement there.

CN has been doing the purchasing of material for Marine Atlantic for a length of time. Marine Atlantic is now in the process of doing their own thing. The problem I am left with in that regard—and it may sound very intricate, but it is fairly significant when you look at the expenditure involved—is Marine Atlantic has decided that they want to terminate their agreement with CN. They could not reach a date to agree on that, so CN picked a date, August 31, and as a result talked to Marine Atlantic about a transfer of work to move the employees, three in St. John's, Newfoundland, and three in Moncton.

• 1535

Marine Atlantic would not accept it as a transfer of work and had discussions with CBRT and GW about hand-picking the people they wanted and what they would do as a result of that to dovetail the seniority and the benefits and so on. They could not get an agreement from the union. Therefore, because Marine Atlantic would not agree that it was a transfer of work, Marine Atlantic went out and hired three people off the street. I am happy that three of my constituents are going to have employment. However, as a result of not having the work from CN, in the next couple of days they will be giving a lay-off notice to the three individuals who were previously doing that work for Marine Atlantic.

Now, I am sure you realize the workload and the number of employment opportunities employees of CN have in the greater Moncton area. As a result, these three people will bump down, and three people at the bottom of the heap will go out on the street under TO10 and receive full pay and benefits until they are 65 years of age, because there is no one left who does not have eight years of experience.

Now, Marine Atlantic is paying three new people, and CN has three people out on the street being fully paid. I cannot get these two Crown corporations to make an arrangement to solve this problem. As a result, the Canadian taxpayer, or the person who uses the ferry or ships stuff on CN, is paying about \$105,000 a year for this little manoeuvre.

I have dealt with the minister's department, I have dealt with Marine Atlantic, I have dealt with CN, and I cannot get a resolution to this. I am determined that the last person who should be blamed for this is the Canadian taxpayer, and right after him, the Member of Parliament for Moncton. However, we have seen no move by Marine

[Translation]

de se scinder et que Marine Atlantique et le CN ont prévu une entente à cette fin. Lorsque Marine Atlantique s'est séparée du CN, en raison de l'entente conclue, certaines dispositions ont été prises. Je crois que la même chose s'est passée aussi à North Sydney, lorsqu'on a retiré les services d'achat et de gestion du matériel de Marine Atlantique du CN.

Le CN s'est occupé de l'achat du matériel pour le compte de Marine Atlantique pendant un certain temps. Cependant, cette entreprise assume maintenant cette responsabilité elle-même. Le problème que j'évoque vous semblera peut-être très complexe, mais il est assez important lorsqu'on tient compte des dépenses en question. Quoi qu'il en soit, Marine Atlantique a décidé de mettre fin à son entente avec le CN. Étant donné qu'on a pu tomber d'accord sur une date précise, le CN a donc choisi le 31 août et a donc discuté avec Marine Atlantique de la mutation de trois employés à Saint-Jean de Terre-Neuve, et de trois autres à Moncton.

Cependant, Marine Atlantique ne voulait pas considérer cela comme une mutation et a donc discuté avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers au sujet du choix des employés à déplacer et des mesures d'indemnisation et autres à prendre. Le syndicat a refusé les conditions offertes par Marine. En conséquence, étant donné que Marine refusait de considérer ce déplacement comme une mutation, elle a embauché trois nouveaux employés. Je suis heureux que trois de mes électeurs trouvent ainsi de l'emploi. Cela dit, étant donné qu'on n'ira pas chercher ces employés au sein du CN, cela veut dire que dans quelques jours, trois des employés actuels de Marine Atlantique seront mis à pied.

Vous savez sans doute quelles sont les possibilités d'emploi des employés du CN dans la région métropolitaine de Moncton. Cela veut donc dire que ces trois personnes décrocheront des emplois inférieurs et que trois autres personnes au dernier échelon seront licenciées en vertu du règlement TO10 et recevront leur plein salaire et tous les avantages connexes jusqu'à l'âge de 65 ans, car il ne reste plus d'employés ayant moins de huit ans de service.

Marine Atlantique se trouvera donc à rémunérer trois nouveaux employés, tandis que le CN accordera la pleine rémunération à trois employés qu'il aura mis à pied. Or, je ne réussis pas à persuader ces deux sociétés d'État à s'entendre pour résoudre ce problème. En conséquence, les contribuables canadiens, ou ceux qui utilisent les services de traversiers ou d'autres navires du CN, devront payer cette petite manoeuvre environ 105,000\$ par année.

J'ai eu des contacts avec le ministère, avec Marine Atlantique et avec le CN, et je n'arrive pas à inciter ces trois parties à résoudre le problème. À mon avis, le contribuable canadien devrait être le dernier à assumer un tel fardeau, et le député de Moncton ne devrait pas non plus être considéré comme responsable. Cependant,

[Texte]

Atlantic to resolve the issue; CN claims they cannot do anything, and we have obviously reached an impasse.

Here the deputy minister is new and fresh in his job, with lots of enthusiasm, I am sure, hopefully willing to serve a role to co-ordinate the efforts between these two Crown corporations. I cannot accept, as a Member of Parliament, that they do not have to talk to each other and do not have to try to solve this problem. Therefore, I would like your comment and some indication of what you are going to do to solve the problem.

Mr. G.S. Shortliffe (Deputy Minister, Department of Transport): Mr. Chairman, I thank the hon. member. You introduced your questions, sir, by saying that you hoped the new deputy minister could provide some guidance and resolution. I must say, as my tenure expands before this committee over the months and from my point of view hopefully years ahead, I hope all the issues you bring are about as simple as that one or as complicated.

I take your point. Without knowing anything about it at this stage of the game, let me say that I am not sure the job of the Department of Transport or its deputy minister is to co-ordinate. But I would like to take the point you have made this afternoon as notice and say that part of our job is to see if we can facilitate. I do come to the job with enthusiasm and excitement, and I would be very glad to look into that situation and report back, through the chairman, to the committee about what we can do to facilitate a solution. Beyond that, I know the hon. member will appreciate that I cannot comment in detail this afternoon.

Mr. Cochrane: Summarizing my comments, I have tried to determine the culprit in this whole thing, and believe it or not—and I know Ron Lawless will never believe this—I do not believe the culprit was CN this time. It seems to be Marine Atlantic and their desire to do things on their own, and I can understand that and I think everyone can. But as a result, a number of people are being displaced in a situation where there is no employment available for displaced persons. Ultimately, there is a bill to be paid by CN as a result of lack of communication or lack of agreement between Marine Atlantic and the union and CN, I think, as a third party.

I would appreciate that. I hope you can do it quickly because Marine Atlantic, in spite of directions from the minister's office, have already hired the three individuals, and the CN is urging the minister to give approval to give their lay-off notice to the people who will be affected and bumped down.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, if the hon. member is asking us to facilitate, which I think he is, we will certainly see if we can. I know he will understand that at this point in the unfolding of the story I will not

[Traduction]

Marine Atlantique ne fait aucun geste pour régler le problème; le CN prétend ne pouvoir rien faire; nous sommes donc manifestement dans une impasse.

Un nouveau sous-ministre est entré en fonction; je suis sûr qu'il est plein d'enthousiasme, et j'espère donc qu'il s'efforcera de coordonner les efforts de ces deux sociétés de la Couronne. En tant que député, je ne puis me résoudre à ce qu'elles ne discutent pas et ne s'efforcent pas de résoudre le problème. J'aimerais donc savoir ce que vous pensez de la question, et ce que vous comptez faire pour la régler.

M. G.S. Shortliffe (sous-ministre, ministère des Transports): Monsieur le président, je remercie M. Cochrane. En préambule à vos questions, monsieur Cochrane, vous avez dit espérer que le nouveau sous-ministre pourra vous éclairer et proposer certaines solutions. Or, au début de mon mandat—qui, je l'espère, durera quelques années—je puis vous dire espérer que toutes les questions qu'on me soumettra seront aussi faciles que celle-là, ou tout aussi compliquées.

Cela dit, je prends bonne note de vos propos. Sans rien connaître du dossier pour le moment, je puis toutefois vous dire que je doute que la coordination soit du ressort du sous-ministre des Transports. Toutefois, j'admettrais que nous devons en partie faciliter les choses. En outre, il est vrai que j'aborde mes nouvelles fonctions avec enthousiasme, et que j'en suis même ravi; j'étudierai donc volontiers la question afin de présenter un rapport au Comité sur les façons de régler le problème. Cela étant dit, M. Cochrane comprendra certainement que je ne puis lui donner davantage de détails cet après-midi.

M. Cochrane: Pour résumer mes propos, je me suis efforcé de trouver qui était la cause de tout ce problème, et croyez-le ou non—et même si M. Ron Lawless demeurerait sans doute incrédule—je ne crois pas que le coupable cette fois-ci soit le CN. Il semble qu'il s'agisse plutôt de Marine Atlantique, qui tient mordicus à faire les choses elle-même, ce que je comprends d'ailleurs, comme tout le monde. Il n'empêche qu'en raison de cela, certains employés sont mutés dans des villes où il n'y a pas d'emplois disponibles pour des gens déplacés comme eux. En fin de compte, le CN devra payer la note résultant de l'absence de communication ou du désaccord entre Marine Atlantique, le syndicat et le CN.

Je vous serai reconnaissant de l'effort que vous venez de vous engager à faire. J'espère que vous pourrez travailler vite, car en dépit d'instructions émanant du bureau du ministre, Marine Atlantique a déjà embauché les trois nouveaux employés, et le CN presse le ministre d'approuver les avis de licenciement qu'il veut servir aux employés qu'il compte déplacer et rétrograder.

M. Shortliffe: Monsieur le président, si le député nous demande de faciliter les choses, ce qui semble bel et bien le cas, nous allons certainement faire des efforts en ce sens. J'espère cependant qu'il reconnaîtra que pour le

[Text]

comment on who did what to whom when. We will just look into it and see if we can facilitate a solution.

• 1540

Mr. Cochrane: I appreciate that, thank you, because the bottom line is an expense I do not think anyone needs to carry, and extra employees who are being paid for doing virtually nothing.

The last question—and it is a very easy one—is about the airport construction industry and the expansion of Terminal 2, I guess... or 3, at Toronto. No, it is the construction of 3, the expansion of... whatever. I can never remember which is which.

Mr. Shortliffe: I think the hon. member means the construction of Terminal 3.

Mr. Cochrane: But they were also looking at finger modifications for Terminal 2, I believe.

Every time we have run into the fact that there is only one major company producing bridges in Canada that I understand Transport Canada purchases from, or the airlines purchase from. Other companies have tried to bid, but unfortunately, because it is a prototype for them, they are not able to compete successfully with the one big company. But I am told every time, as I am about locomotives, that the Government of Canada would like to have two suppliers in Canada.

Is there an avenue by which Transport Canada could encourage the creation or encourage another company that is anxious to get into that business without obviously accepting a higher tender than the lowest one submitted? I know Supply and Services have an unsolicited proposal fund. Has Transport Canada looked at that kind of an operation or opportunity to provide a second manufacturer, in this case or in that of some other manufacturer for some other product or commodity that Transport Canada uses?

Mr. McAree: Yes, we have at least three types of loading bridges in Canada now, made, I believe, by three different companies. We are aware there is a company in the maritime provinces, I think in New Brunswick, that would like to get into the business. However, Transport Canada buys very, very few passenger-loading bridges. Most of them are purchased by the air carriers. So I could encourage you to discuss that possibility with the air carriers, and particularly the three large carriers in Canada.

I think we would be open to the idea that perhaps we could use a sample bridge from this company at one of our sites, to market-test it. We could pursue that with you, if you wish.

[Translation]

moment, je ne puis faire de remarques sur les parties en cause. Nous allons donc étudier la question et voir si nous pouvons favoriser une solution.

M. Cochrane: Je comprends, vu que le résultat est une dépense que personne ne devrait avoir à payer, et que du personnel additionnel est payé à ne pratiquement rien faire.

Ma dernière question—et elle est très facile—concerne l'industrie de l'aménagement des aéroports et les travaux d'agrandissement de l'aérogare numéro 2, je pense... ou 3, à Toronto. Non, il s'agit bien de la construction du numéro 3, de l'agrandissement de... quoi qu'il en soit. Je ne me souviens jamais duquel il s'agit.

M. Shortliffe: Je crois que l'honorable membre pense à la construction de l'aérogare numéro 3.

M. Cochrane: Mais il a également été question de modifications à l'aérogare numéro 2, je pense.

Chaque fois, nous nous butons au fait qu'une seule compagnie produit au Canada des passerelles que Transports Canada ou les lignes aériennes achètent. D'autres compagnies ont tenté de soumissionner, mais, malheureusement, vu qu'il s'agissait pour elles d'un prototype, elles n'ont pas pu soutenir la concurrence de cette seule grosse compagnie. Cependant, on me dit chaque fois, comme au sujet des locomotives, que le gouvernement du Canada aimerait bien qu'il y ait deux fournisseurs au Canada.

Est-ce qu'il y a un moyen par lequel Transports Canada pourrait encourager la création ou encourager une autre compagnie qui désire produire des passerelles de ce genre sans accepter évidemment une soumission supérieure à la plus basse? Je sais que le ministère des Approvisionnements et Services a un fonds pour les propositions non sollicitées. Est-ce que Transports Canada s'est penché sur ce genre d'occasion ou de moyen de trouver un second manufacturier, dans ce cas-ci ou dans le cas d'un autre manufacturier pour tel ou tel autre produit ou marchandise que Transports Canada utilise?

M. McAree: Oui, nous avons présentement au Canada trois types de passerelles d'embarquement, qui sont fabriquées, je pense, par trois compagnies différentes. Nous savons qu'il y a une compagnie dans les provinces Maritimes, je crois au Nouveau-Brunswick, qui aimerait pénétrer dans ce marché. Toutefois, Transports Canada achète bien peu de passerelles d'embarquement des passagers. La plupart sont achetées par les transporteurs aériens. Je vous encourage donc à soulever cette possibilité auprès des transporteurs, particulièrement des trois grands transporteurs canadiens.

Je pense que nous pourrions peut-être envisager l'utilisation d'une passerelle spécimen de cette compagnie à l'un de nos emplacements, pour en faire l'essai. C'est une idée que nous pourrions discuter avec vous, si vous le désirez.

[Texte]

Mr. Cochrane: I know they have been doing a little work at the regional level on that. How do you go about doing that? I guess what I am asking for is the extent of the desire of Transport Canada or the airlines to have a competitive bidding situation and perhaps to develop a prototype at a certain site, which I have not been shy about suggesting the location of. But how do you go about that? Is there a way, without contravening bidding rules and so on, you can assist in that regard?

Mr. McAree: I think we would have to discuss that pretty thoroughly with the Department of Supply and Services. But I am sure in the interest of promoting economic development for Canadian manufacturers here there must be some way to get one on board. The company in fact could supply one and allow for it to be market-tested on its behalf. That would probably be the simplest way for that to be accomplished, in the short term, anyway.

Mr. Shortliffe: I may just add to that that we are delighted to see diversification and competition, but you will appreciate that we are constrained by government rules we must follow on bidding practices and so on.

Mr. Cochrane: I realize that. I guess I am looking for a way Transport Canada could encourage someone without deviating from what the Auditor General would consider good purchasing practices.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Mr. McAree, I understand there is now, with new technology, some sort of movement to an MLS system, as opposed to the ILS systems we have at several Canadian airports. My question is in three parts. In the near future, in the timeframe you would care to answer to, how many ILS systems will be replaced by the MLS, and what is the cost of installation of the MLS system?

• 1545

The second part of my question would be as follows: with the airports we have and the equipment we have in several of our airports in Canada—I am thinking primarily of eastern Canada, eastern Quebec, Gaspé, the Magdalen Islands—what costs are incurred by relocating, if you change an MLS for an ILS, to take the ILS from one airport where it is being replaced by the MLS and move the ILS to another airport?

The third part of my question would be this: in terms of Transport Canada, what are your priorities to relocate ILS systems that are being changed? Who forms the priorities and where are you going to place them? I should put a little preamble on that and say that I know

[Traduction]

M. Cochrane: Je sais qu'on a effectué un peu de travail au palier régional à ce sujet. Comment faut-il s'y prendre? Ce que je cherche à savoir, en fait, c'est dans quelle mesure Transports Canada ou les lignes aériennes désirent recevoir des soumissions concurrentielles, et peut-être développer un prototype à un certain endroit que je ne me suis pas gêné pour suggérer. Mais comment faut-il s'y prendre? Pouvez-vous, sans enfreindre les règlements de soumission, et ainsi de suite, donner un coup de main?

M. McAree: Je pense qu'il faudrait discuter de la question assez sérieusement avec le ministère des Approvisionnements et Services. Mais je suis certain que dans l'intérêt de la croissance économique des manufacturiers canadiens, il y a un moyen quelconque de lancer quelque chose du genre. La compagnie pourrait par exemple en fournir une et nous la laisser essayer en son nom. Ce serait sans doute la manière la plus simple de s'y prendre, du moins à court terme.

M. Shortliffe: J'ajouterais que nous favorisons toujours la diversification et la concurrence, mais vous comprendrez que nous sommes limités par les règles gouvernementales à suivre en matière de soumissions, et ainsi de suite.

M. Cochrane: Je m'en rends bien compte. Je cherche en fait un moyen par lequel Transports Canada pourrait encourager quelqu'un sans manquer à ce que le vérificateur général appellerait de bonnes pratiques d'achat.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Monsieur McAree, je crois savoir qu'il existe présentement, sur le plan technologique, une espèce de tendance à préférer les systèmes d'atterrissage hyperfréquences aux systèmes d'atterrissage aux instruments que nous avons dans plusieurs aéroports canadiens. Ma question se présente en trois volets. Dans un avenir prochain, disons dans le délai que vous voudrez bien préciser, combien de systèmes d'atterrissage aux instruments seront remplacés par des systèmes hyperfréquences, et combien coûte l'aménagement d'un système d'atterrissage hyperfréquences?

Le deuxième volet de ma question est le suivant: compte tenu des aéroports que nous avons et de l'équipement en place dans plusieurs de ces aéroports canadiens—je pense surtout à l'Est canadien, l'Est du Québec, la Gaspésie, les Îles-de-la-Madeleine—combien cela coûterait-il, si vous remplacez un système d'atterrissage aux instruments par un système hyperfréquences, de prendre le système aux instruments d'un aéroport, où on le remplace, pour l'aménager dans un autre aéroport?

Le troisième volet se présente ainsi: en ce qui concerne Transports Canada, quelles sont vos priorités relatives au déménagement de systèmes aux instruments qui sont remplacés? Qui fixe les priorités, et où allez-vous les aménager? Je précise, en guise de préambule, que je

[Text]

that I have airports in my area that are. . . I would not say dangerous, but if we use the example of the Magdalen Islands then one out of every two days, sometimes, it is difficult for airplanes to land. I know that an ILS system would certainly, regardless of the length of the runway, enhance the landing for the people there, in terms of the local people, the traffic, cargo, mail, and also in terms of the development of the tourist industry. I wonder if I could get your comments, Mr. McAree.

Mr. McAree: That is an air navigation type of question, so I am sure the deputy will refer that to one of the air navigation people.

Mr. Shortliffe: I think that question is better answered by Mr. Pierre Proulx, from the Air Navigation Section.

Mr. Proulx: The microwave landing system is a project that is currently being analysed in Transport Canada, and we are also participating at the international level to meet the current objective of installing MLS at international airports by 1998, if I recall correctly.

The selection of sites for MLS is at certain international airports or at the international airports and at other airports where it is difficult or in some cases not possible to install an instrument landing system. As to selecting the sites, the priorities have been set on the basis of a benefit-to-cost analysis to ensure that the procurement would in effect not only be beneficial to the users but also be efficient for the use of that airport and to extend probably, in some cases, landings that would not otherwise be possible. I do not have the list of priority with me where these systems will be installed. If I recall correctly, we are purchasing over 100 of these systems, and certainly the priority list will be set once we have approval to proceed with the project.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): If we forget about MLS for the moment, what is the cost of installing an ILS system, regardless of the airport?

Mr. Proulx: I do not have the exact cost with me. I would have to get back to you and give you the figures on the installation. I know that the installation of a microwave landing system is cheaper than installing a full ILS system, and because of the way they are installed, also you can install them on a difficult terrain.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): What is the status of your radar modernization project? Is it on budget? Is it on time? Are you people happy with the progress that is being made?

Mr. Proulx: Yes, definitely. For the project itself from the radar site equipment—this is the antenna site and the mount for the radar system—Raytheon Canada have encountered a four-month delay, which is a relatively short delay considering the size of this project. On the display site equipment they have encountered some

[Translation]

connais certains aéroports dans ma région qui sont. . . je ne dirais pas dangereux, mais si l'on prend pour exemple les Îles-de-la-Madeleine, il est difficile d'y atterrir une journée sur deux. Je sais qu'un système d'atterrissage aux instruments, compte non tenu de la longueur de la piste, améliorerait l'atterrissage pour les passagers, et la circulation, les marchandises, le courrier, et permettrait aussi de développer l'industrie touristique. Je me demande si vous pourriez commenter, monsieur McAree.

M. McAree: Cette question concerne la navigation aérienne, et je suis certain que le sous-ministre voudra qu'une personne compétente en la matière y réponde.

M. Shortliffe: Je crois que M. Pierre Proulx, de la Section de la navigation aérienne, est le mieux placé pour répondre à cette question.

M. Proulx: Le système d'atterrissage hyperfréquences est à l'étude à Transports Canada, et nous participons également au palier international pour répondre à l'objectif actuel d'aménager des systèmes d'atterrissage hyperfréquences dans les aéroports internationaux d'ici à 1998, si je me rappelle bien.

On aménagera des systèmes d'atterrissage hyperfréquences dans certains aéroports internationaux, ou dans les aéroports internationaux et certains autres où il est difficile et, dans certains cas, impossible d'aménager un système d'atterrissage aux instruments. Pour ce qui est de la sélection des aéroports, les priorités ont toujours été établies en fonction de la rentabilité, afin d'assurer que l'achat soit non seulement avantageux pour les utilisateurs, mais aussi efficace à utiliser à l'aéroport choisi, et pour permettre dans certains cas des atterrissages qui, autrement, seraient impossibles. Je n'ai pas en main la liste des priorités d'installation. Si je me rappelle bien, nous achèterons plus de 100 de ces systèmes, et les priorités seront déterminées une fois le projet approuvé.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Si l'on peut laisser de côté la question des systèmes hyperfréquences pour le moment, combien coûte l'installation d'un système d'atterrissage aux instruments, compte non tenu de l'aéroport?

M. Proulx: Je n'ai pas les chiffres précis sous la main. Je peux cependant vous revenir plus tard et vous donner le coût de ce genre d'installations. Je sais qu'il coûte moins cher d'aménager un système d'atterrissage hyperfréquences qu'un système aux instruments; de plus, à cause de la façon dont on les aménage, on peut aussi les installer en terrain difficile.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Où en est votre programme de modernisation des radars? Vous vous en tenez à votre budget? L'échéancier est respecté? Êtes-vous satisfaits des progrès accomplis jusqu'ici?

M. Proulx: Oui, sûrement. En ce qui a trait à l'équipement de l'installation radar—cela comprend la base de l'antenne et le socle du radar—Raytheon Canada a subi un retard de quatre mois, ce qui est relativement mineur, considérant la taille du projet. Le matériel d'affichage a également causé certaines difficultés, mais on

[Texte]

problems, but these have been rectified and we should be able to proceed on schedule. As to cost, currently the project will not exceed the original cost.

The first system will be delivered at Hamilton, Ontario, I believe in May 1989. That is the first system, and that is the first installation that also involves delivery of the display system. The installation of the radars should be complete by 1992.

• 1550

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Just in closing, I would like to say to the deputy minister that his officials would be informed that the Magdalen Islands and Bonaventure are one and two on the list for the ILS. Thank you very much.

Mr. Cochrane: Whose list?

The Chairman: Hope springs eternal, Mr. Gray.

Mr. Benjamin: Just to return to a question asked earlier, gentlemen, from the responses about the security agencies, companies being pre-warned about checks on their operations by the department and the tip-offs we are getting, I gather it was when you did two checks at the same airport on the same day. When you finished the first location and by the time you got to the second one, they knew you were coming. Why do you not check them all at the same time unannounced?

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, I know the hon. member will appreciate that we have limited resources for these kinds of inspections. As we commented this morning, what we are doing is ensuring that our procedures do not lead advertently or inadvertently to tip-offs that inspections are underway.

Mr. Benjamin: You just do one location at Pearson International and leave it alone for a few days, and go and do Dorval and Hamilton or whatever else, and then sneak back in again for the other location. Would that not be the way to do it?

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, the hon. member and I are saying in part the same thing, but I know he will understand that I do not want to discuss the details of the procedures we are going to use. I am just saying we are changing our procedures to ensure that neither advertently or inadvertently are we creating tip-offs.

Mr. Benjamin: The equipment for screening is provided by the department, I believe. This is something I am running into more frequently, particularly in Toronto, but I have even run into it on the odd occasion in Ottawa, and this is at peak periods, rush hours, most particularly with the location of the screening for passengers getting on domestic flights from gate 83 down to gate 70 in Terminal 2. There are only two positions, and when the

[Traduction]

y a remédié, et il devrait être possible maintenant de revenir à l'échéancier. Pour ce qui est du coût, selon les données actuelles, le projet ne dépassera pas l'estimation initiale.

Le premier système sera livré à Hamilton, Ontario, je pense, en mai 1989. Dans ce premier système installé, il y aura aussi un dispositif d'affichage. L'installation des radars devrait être terminée d'ici à 1992.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Juste pour terminer, je voudrais dire au sous-ministre que ses fonctionnaires devraient être informés que les Îles-de-la-Madeleine, ainsi que Bonaventure, occupent la première et deuxième positions sur la liste pour les systèmes d'atterrissage aux instruments. Merci beaucoup.

M. Cochrane: Quelle liste?

Le président: L'espoir est éternel, monsieur Gray.

M. Benjamin: Pour revenir à une question déjà posée, messieurs, d'après ce qu'ont dit les agences de sécurité au sujet des compagnies qui sont averties d'avance que le ministère vérifierait leurs opérations, et étant donné les renseignements que nous obtenons, il semble que vous ayez effectué deux vérifications au même aéroport, le même jour. Vous aviez terminé votre première vérification, et en arrivant pour la deuxième, les gens savaient déjà que vous seriez sur place. Pourquoi ne pas effectuer toutes les vérifications en même temps, sans avertir quiconque de votre arrivée?

M. Shortliffe: Monsieur le président, je sais que le député comprendra que nous avons des ressources limitées pour ce genre d'inspection. Comme nous l'avons dit ce matin, nous nous efforçons de faire en sorte que nos activités ne donnent pas par inadvertance des renseignements sur les inspections en cours.

M. Benjamin: Vous pouvez vous occuper de l'aéroport international Pearson, pour ne plus rien faire pendant quelques jours, et vous rendre à Dorval et à Hamilton pour revenir ensuite, par surprise, au premier de ces aéroports. N'est-ce pas ainsi que vous procédez?

M. Shortliffe: Monsieur le président, le député dit la même chose que moi, mais je sais qu'il comprendra que je ne veux pas discuter en détail des procédures que nous allons utiliser. Je dis simplement que nous les modifions pour faire en sorte de ne pas prévenir les intéressés, par inadvertance ou non.

M. Benjamin: Je crois que c'est le ministère qui fournit l'équipement de détection. Très souvent, surtout à Toronto, mais de temps en temps à Ottawa, et aux heures de pointe et d'affluence, je trouve qu'il y a de plus en plus de difficultés, surtout en raison de l'emplacement du système de détection pour les passagers qui prennent des vols intérieurs entre les portes 83 et 70 à l'aérogare numéro 2. Là, il n'y a que deux postes de contrôle, et en

[Text]

peak period is on, I have seen them lined up past the check-in counters.

There is space if you take out that stupid double door sitting there that nobody can use anyway. There is space right up to that bar in Terminal 2 to have four locations. They do not have to be manned all the time, only at peak periods. Can you not do something about those periods, say, from 4.30 p.m. until 7.30 p.m. on any day in Pearson International, and 6 p.m. until 8 p.m. or whenever the height of activity is, so you have a sufficient facility where you do not have line-ups 100 yards long?

The same thing occurs in Ottawa, particularly in the late afternoon on Thursdays, Fridays, and Mondays. There is one position, and I have seen them lined up almost halfway around the whole concourse in the new terminal in Ottawa. That could be made a double position, it seems to me. Are you doing anything about increasing the capacity?

I know the security company will have to have more staff available as and when, whether it is only for a three-hour shift, a four-hour shift, or whatever. But tough cookie on them. The airlines are paying for it anyway. You would increase the convenience to the travelling public, and I think it would be a benefit to the airlines. You would decrease the the delays in take-off times of flights. Do you have any kinds of plans at all to enlarge that capacity?

• 1555

Mr. Rodocanachi: Mr. Chairman, in Ottawa there is a double screening point and they man both sides at peak hours and only one side on the... I do not think the delays are too bad in Ottawa. There are at times bad delays in Terminal 2, as you noted this morning.

We have a problem in peak hours and fall-off hours in airports and the airlines do what they can to bring people in on staggered hours. We can look again at Terminal 2 and see if there is physical room for additional screening points. If an additional screening point in Terminal 2 would be an overall satisfactory solution to the play, we can get back to you on it.

Mr. Shortliffe: Part of the problem at Terminal 2, and indeed at Terminal 1, we hope will be dealt with in part by Terminal 3. It is medium-term, but it is the direction in which Transport Canada is going. I think it is an important direction at this stage of the game.

The problem with peak hours is of concern to us, but it is there in part not because of attitudes from Transport Canada nor attitudes in a sense almost from the carriers, but because of demand. It is one of the realities with which we have to deal. Those are the hours in which people want to arrive and depart from airports and it

[Translation]

périodes de pointe. la queue peut dépasser les comptoirs d'enregistrement.

Il y a de la place si l'on retire cette double porte, que personne n'utilise de toute façon. À l'aérogare numéro 2, il y a de la place jusqu'au bar pour quatre postes de contrôle. Il n'est pas nécessaire d'y affecter des préposés, sauf aux périodes de pointe, pour lesquelles vous pourriez peut-être faire quelque chose de 16h30 à 19h30, tous les jours, à l'aéroport international Pearson, et de 18 heures à 20 heures, par exemple, s'il y a presse, afin d'éviter des queues d'une centaine de mètres.

La même chose se présente à Ottawa, en particulier en fin d'après-midi, les jeudis, vendredis et lundis. Il n'existe qu'un seul poste de contrôle, et j'ai vu des passagers faire la queue presque sur la moitié de toute l'étendue du hall de la nouvelle aérogare d'Ottawa. Il me semble que l'on pourrait prévoir deux postes de contrôle. Est-ce que vous envisagez cela?

Je sais que la compagnie de sécurité devra disposer de plus de personnel, quitte à ne le faire travailler que pour des périodes de trois ou quatre heures, par exemple. Mais tant pis pour elle. Les compagnies aériennes la paient, de toute façon. Les voyageurs s'en trouveraient mieux, et ce serait un avantage aussi pour les compagnies aériennes. De cette façon, le décollage des appareils se ferait avec moins de retard. Envisagez-vous d'étendre cette capacité?

M. Rodocanachi: Monsieur le président, à Ottawa, il y a un double poste de contrôle, avec des préposés des deux côtés aux heures d'affluence et d'un seul à... Ici, les retards ne sont pas considérables, bien que ce soit parfois le cas à l'aérogare numéro 2, comme vous l'avez indiqué ce matin.

Dans les aéroports, nous avons des difficultés aux heures d'affluence, ainsi qu'aux heures creuses, et les compagnies aériennes essaient de déranger le moins possible les passagers aux heures inhabituelles. Nous pouvons revoir la situation de l'aérogare numéro 2 pour déterminer s'il y a de la place pour ajouter d'autres points de contrôle. Si cela apportait une solution satisfaisante à la situation, nous pourrions vous en informer.

M. Shortliffe: Nous espérons qu'une partie des problèmes à l'aérogare numéro 2, et même à l'aérogare numéro 1, seront réglés par la création de l'aérogare numéro 3. C'est une solution à moyen terme, mais je pense que c'est dans ce sens que s'oriente Transports Canada, et j'estime que c'est là une étape importante actuellement.

Le problème des heures d'affluence nous préoccupe, mais il ne tient ni à l'attitude de Transports Canada ni à celle de la plupart des transporteurs, mais plutôt à la demande. C'est une des réalités aux quelles nous sommes confrontés. Ces heures auxquelles les gens veulent arriver aux aéroports et en partir créent des périodes de presse.

[Texte]

creates peaking. It is not unique to Pearson nor to Ottawa; it is in virtually every airport in the world.

Mr. Benjamin: We did this in an earlier committee meeting. You are extending Terminal 2 by something like 300 to 400 feet to provide additional docks. For goodness sake, will you put moving walkways and horizontal escalators in that extension? Have you done any research into installing them, even at this late date, with interruptions at every 150 or 200 feet in the original part of Terminal 2? It is either that or we are going to have to put a lot more of those two-passenger carts driven by an employee of yours or the airlines to move elderly people or people with kids and lots of carry-on luggage.

The planners of Terminal 2 did it through the bottom of a beer bottle in the way they surveyed it. For goodness sake, let us not make that mistake again. When you look at what is in place in the airports the committee looked at in Europe last fall, we have a beer operation for a champagne market.

Mr. McAree: There are two or three questions here. An extension will be constructed on the international end of Terminal 2 so that it will be ready by next summer. It is a very short walking distance, and I doubt if there will be moving sidewalks in that particular portion of Terminal 2.

We have a program to update Terminal 2 in quite a few respects, one of which is the idea that we might put in moving sidewalks, at least in the domestic end of the building. It is very expensive. We are looking at upwards to \$200 million to update Terminal 2.

The Chairman: What was that about a champagne sidewalk, Mr. Benjamin? That is with caviar.

Mr. Benjamin: It is a beer facility for a champagne market.

The Chairman: Holy mackerel!

Mr. Benjamin: May I ask about collision avoidance systems? The question was asked this morning about some 400% increase in near misses or loss of separations. The U.S. legislation now calls for the traffic alert and collision avoidance systems in all commercial airliners within four years. Could you explain how this works with regard to benefits and costs? Are we going to follow suit? If so, will all commercial aircraft be included?

• 1600

Mr. Proulx: Regarding the collision avoidance system, there is currently legislation in the United States that will compel both domestic and foreign carriers to carry a

[Traduction]

La situation à cet égard n'est pas unique à l'aéroport Pearson ni à celui d'Ottawa, elle existe pratiquement partout dans le monde.

M. Benjamin: Nous avons abordé cette question au cours d'une précédente réunion du Comité. Vous prolongez l'aérogare numéro 2 de quelque 300 à 400 pieds de corridors supplémentaires. Je vous en prie, allez-vous y installer des trottoirs roulants? Avez-vous effectué des recherches à ce sujet, même aussi tard, avec des interruptions tous les 150 ou 200 pieds pour l'aérogare numéro 2? Autrement, il faudra prévoir beaucoup plus de véhicules à deux passagers conduits par vos employés ou ceux des compagnies aériennes pour transporter des personnes âgées ou des personnes accompagnées d'enfants et de beaucoup de bagages à main.

Ceux qui ont planifié l'aérogare numéro 2 ont vu les choses du mauvais côté de la lorgnette, et je vous supplie de ne pas refaire cette erreur. Le Comité s'est rendu en Europe l'automne dernier et y a vu de magnifiques aéroports. Les nôtres supportent mal la comparaison; c'est de la petite bière pour un marché au champagne.

M. McAree: Deux questions se posent: on va construire une prolongation de la partie internationale de l'aérogare numéro 2, qui sera prête l'été prochain. Les distances à parcourir seront très petites, et je doute que l'on installera des trottoirs roulants dans cette partie de l'aérogare.

Nous avons un programme de modernisation de l'aérogare numéro 2 à certains égards, et l'on envisage la possibilité d'installer des trottoirs roulants, du moins dans la partie de l'édifice réservée aux activités intérieures. Tout cela coûte très cher. Il faudrait au moins 200 millions de dollars pour moderniser l'aérogare numéro 2.

Le président: N'était-il pas question d'un trottoir avec dégustation de champagne, monsieur Benjamin? C'est du caviar.

M. Benjamin: Nous avons des installations à la petite bière pour un marché au champagne.

Le président: Grand Dieu!

M. Benjamin: Puis-je poser une question sur les systèmes d'évitement des collisions? On a parlé ce matin d'une augmentation d'environ 400 p. 100 des collisions évitées de peu ou des rapprochements excessifs. Aux termes de la législation américaine, des systèmes anti-collision embarqués devraient être installés à bord de tous les avions des transporteurs commerciaux d'ici à quatre ans. Pourriez-vous nous expliquer comment fonctionnent ces systèmes et quels en sont les coûts et les avantages? Le Canada emboîtera-t-il le pas aux États-Unis et, dans l'affirmative, tous les avions commerciaux seront-ils touchés?

M. Proulx: Pour ce qui est des systèmes anti-collision, la législation américaine actuelle exige que les transporteurs nationaux et étrangers en soient équipés

[Text]

collision avoidance system by 1992 if the aircraft has 30 seats or more. This will obviously compel Canadian carriers who operate in the United States on a regular basis to also have this equipment on board. In the United States, they will not discriminate as to the area or the airspace; it is anyone flying an aircraft with 30 seats or more.

In Canada, we have begun looking at the installation of these systems on board some of Transport Canada aircraft for testing purposes. In addition to that, we are working with the United States, who regularly give us demonstrations because it is currently installed in Piedmont aircraft for testing purposes and in some of the aircraft of the Federal Aviation Administration. We feel that in Canada we have to look at the use of this equipment in the airspace where we have congestion. Certainly the congestion in the United States is much greater at more locations than we have in Canada.

Currently the cost of this equipment, which is installed on the aircraft and alerts the pilot to the presence of another aircraft at his altitude or approaching him from an angle, is approximately \$100,000 U.S. installed.

Mr. Benjamin: Per plane?

Mr. Proulx: Yes, per aircraft. As for the number of incidents, recently there has been some publicity as to the number of aircraft—and I assume this was part of your question; I missed the first part. . .

In Canada last year, we had 173 losses of separation. These include both technical losses of separation, where the separation between the aircraft could be a large number of miles, and includes also what is referred to as a "near miss". This has to be taken in the context that at the 61 airports where we have control towers, we handled last year some 5.5 million aircraft, landings and take-offs and over 2.5 million instrument flight rules from our radar room's area control centres and terminal control units.

The great majority—over 90%—of the incidents involve a controller who, instead of having 10 minutes of separation, may have 8 minutes, which may represent at high altitudes 50 or 60 miles. Most of those are investigated by a non-biased team, because we do it from the headquarters rather than from the units where this occurred. We are the only country in the world to do that.

The statement was that incidents had quadrupled in the last three years; that is an incorrect statement. The numbers have varied between 160 and 173. I believe in 1986 we had 149 investigations. The reason we investigate every single loss of separation is that we can see if there are trends developing. In some cases the controller may not be at fault. He may have been lured by an inadequate

[Translation]

d'ici à 1992 si l'appareil compte au moins 30 sièges. De toute évidence, les transporteurs canadiens régulièrement actifs aux États-Unis devront avoir aussi cet équipement à bord. Les États-Unis ne feront pas de distinction quant à la région ou à l'appareil; la législation visera tout appareil d'au moins 30 sièges.

Au Canada, nous avons commencé à envisager l'installation de ce système à bord de certains des appareils de Transports Canada, à des fins de vérification. En outre, les États-Unis nous font régulièrement bénéficier de démonstrations, car ce système est actuellement installé dans un appareil de Piedmont et dans certains des avions de la Federal Aviation Administration, à des fins d'essai. Nous estimons devoir examiner l'utilisation de cet équipement au Canada lorsque l'espace aérien est très encombré. De toute évidence, les encombrements aux États-Unis sont beaucoup plus grands et plus nombreux qu'au Canada.

Cet équipement installé à bord, qui indique au pilote la présence d'un autre appareil se situant à son altitude ou s'approchant de lui selon un certain angle, coûte environ 100,000\$ américains, installation comprise.

M. Benjamin: Par avion?

M. Proulx: Oui, par appareil. Quant au nombre d'incidents, on a récemment parlé du nombre d'appareils—je crois que c'était la question que vous posiez; j'ai raté la première partie. . .

L'an dernier au Canada, nous avons eu 173 cas de rapprochements excessifs, sur le plan technique, c'est-à-dire lorsque les appareils pourraient être séparés d'un certain nombre de milles, et cela comprend aussi ce que l'on qualifie de «collisions évitées de peu». Dans les 61 aéroports où nous avons des tours de contrôle, l'an dernier, nous avons desservi quelque 5,5 millions d'appareils, leurs atterrissages et leurs décollages, en appliquant plus de 2,5 millions de règles de vols aux instruments dans les centres de contrôle de nos salles de radar, ainsi que dans les unités de contrôle de nos aérogares.

La grande majorité—plus de 90 p. 100—des incidents se présentent lorsqu'un contrôleur autorise le mouvement des avions à être espacé de huit minutes, par exemple, au lieu de 10, ce qui représente 50 ou 60 milles en haute altitude. La plupart de ces incidents font l'objet d'une enquête de la part d'une équipe objective, puisqu'elle se fait à l'administration centrale plutôt que dans l'unité où l'incident s'est produit. Nous sommes le seul pays au monde à procéder de la sorte.

On a dit que les incidents ont quadruplé depuis trois ans, ce qui n'est pas exact. Les nombres ont varié entre 160 et 173 cas. Je crois qu'en 1986, il y avait eu 149 enquêtes. Nous examinons chaque cas de rapprochement excessif pour voir si ce genre de tendance se développe. Dans certains cas, le contrôleur n'a rien à se reprocher, une mauvaise procédure ayant pu l'induire en erreur.

[Texte]

procedure. In some cases where the controller is at fault, we determine if he needs retraining.

Based on a number of aircraft and the importance we attach to investigation of incidents, I can assure you that since 1985 we have had in the order of 150 to 173. I think that although we wish to have no incidents, these were human and in some cases inevitable.

• 1605

Mr. Benjamin: I saw a couple get on with four full suitbags, a large briefcase, and a small suitcase. As a result, there was no room for other passengers to put their stuff in the bins. I am assuming that you and the airlines are concerned about this. You watch how much stuff people are carrying onto the aircraft. It is ridiculous. Part of the reason for them doing it is that you wait 20 to 30 minutes to get your damn luggage once you have checked it. You lose either way. Are any new carry-on luggage rules and regulations being developed? Are the airlines going to enforce anything different from what they are presently allowing?

Mr. Shortliffe: As a brand-new deputy minister with little detailed knowledge of the rules and regulations but a lot of flying experience, it annoys the hell out of me, too. I wish the airlines would enforce the regulations that now exist. They are very clear it seems to me.

Mr. Benjamin: It is your job to see to it they enforce them, is it not?

The Chairman: Why do we not do something else to get the public all mad at the government?

Mr. Robichaud: Do you think there no reason to get the public mad at the government?

J'ai une question au sujet des agents spéciaux de la GRC qui sont actuellement dans les aéroports. Chaque fois que j'ai l'occasion de parler à ces gens, ils ne sont pas tout à fait sûrs de ce qu'est leur rôle et de ce qui va leur arriver. On les envoie à des séances de formation. On ne sait pas si des agents réguliers feront ce travail ou si des agents spéciaux continueront à le faire.

Pouvez-vous m'expliquer ce qui se passe? Quels sont vos plans?

Mr. Rodocanachi: I am afraid I missed the first part of the question, Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: It is about the special constables, the RCMP. What is happening?

Mr. Rodocanachi: Over a three-year period, the RCMP are doubling their force at the 18 designated airports. They are bringing in regular force personnel to augment existing special constables. The NCO or officer in charge will now be a regular force officer. As they augment the numbers, they will be trying to improve the quality by

[Traduction]

Dans certains cas, il est responsable de l'incident, et nous voyons s'il a besoin d'un recyclage.

D'après le nombre d'appareils et l'importance que nous attachons aux enquêtes sur les incidents, je peux vous assurer que depuis 1985, il s'en est produit de 150 à 173. Bien que nous souhaitions n'avoir aucun incident, l'erreur est humaine et, dans certains cas, ils sont inévitables.

M. Benjamin: J'ai vu un couple monter à bord avec quatre valises pleines, un grand cartable et une petite valise, de sorte que les autres passagers n'avaient plus de place où mettre leurs affaires dans les porte-bagages. Je suis sûr que cette question vous préoccupe, tout comme elle doit préoccuper les compagnies aériennes. Il suffit de voir tout ce que les gens transportent dans l'avion. C'est absurde. Ils le font parce qu'il faut attendre 20 ou 30 minutes pour récupérer ses bagages une fois qu'on les a enregistrés. On perd donc à tous les coups. De nouvelles règles et de nouveaux règlements sur les bagages à main sont-ils élaborés? Les compagnies aériennes vont-elles se montrer plus strictes désormais?

M. Shortliffe: Comme tout nouveau sous-ministre qui ne connaît pas de façon détaillée les règles et règlements, mais qui a beaucoup d'heures de vol à son actif, je peux vous dire que cette situation m'exaspère aussi. J'espère que les compagnies aériennes vont faire appliquer les règlements qui existent actuellement. Ils me semblent très clairs.

M. Benjamin: Votre travail est de veiller à ce qu'elles les respectent, n'est-ce pas?

Le président: Pourquoi ne pas faire autre chose pour que le public soit furieux contre le gouvernement?

M. Robichaud: Pensez-vous que le public n'a aucune raison de se mettre en colère contre le gouvernement?

I have a question about the RCMP special constables who are presently working in airports. Each time I have the opportunity to talk to them, they are not completely sure about their role and what is going to happen to them. They are sent to training sessions. It is not known if regular constables are going to do this job or if special ones will continue to work at it.

Could you explain to me what is going on? What are your plans?

M. Rodocanachi: Je crains d'avoir raté la première partie de la question, monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Il s'agit des agents spéciaux de la GRC. Que se passe-t-il?

M. Rodocanachi: En trois ans, la GRC va doubler ses effectifs dans les 18 aéroports désignés. Elle fait venir des membres de son personnel régulier afin qu'ils s'ajoutent aux agents spéciaux actuellement en fonction. Les sous-officiers ou officiers feront maintenant partie des forces régulières. Comme ils viennent renforcer les effectifs, ils

[Text]

offering additional training to the special constables, who at the moment get a fairly short period of training.

Some concern has been expressed by some of the special constables at Toronto that once they have done their additional training they might either be out of a job or sent to other airports. So it is a union thing between the specials and the Solicitor General as to whether or not they will be required to move to other airports. At the moment those specials are only required to work at the airport at which they have been originally employed. If you want to get any more information in that area, it is the Solicitor General that the question should be addressed to.

Mr. Robichaud: I have one more question about the people who are preoccupied with safety at the airports. We had the incident last spring at the Ottawa airport. There was some kind of a bomb scare and nobody seemed to know what was happening. The people were left out in front of the ticket counters, the ticket agents having run away. Have measures been taken so that things like that would not happen again? Who is in charge in a case like that? The special constables on the site did not know what was going on and could not tell the people what they should do.

• 1610

Mr. Rodocanachi: That matter has been addressed. The short answer as to who is in charge is the airport general manager. In this case there was a communications breakdown. By their contract, the airline employees have the right to leave the airport area if a bomb threat has been made, even if it is assessed as a hoax. In this case some of them did, and there was a failure to inform the airport general manager at the time that this was happening. Because the bomb threat had been declared a hoax, it had not been intended to inform the airport as a whole that there was a bomb threat in place. As soon as he realized that some of these people had in fact walked off the job—but about 20 minutes later, because of the communications breakdown—he then announced what was going on to the public.

In the interim there was an unfortunate incident—I think the one you are referring to—where a special constable was approached by a member of the press and asked what was going on. Although the special announced it, but denied it later, he reported that he had said he did not know; you had better ask Transport Canada. The special claims he did not say that exactly; he said he would get an announcement from Transport Canada in due course.

Mr. Robichaud: You say there was a break in communications and in this case it was to tell the people it was a hoax. Could a break in communications happen in the opposite direction where there would be a real threat?

[Translation]

essaieront d'ajouter à la qualité du service en améliorant la formation des agents spéciaux, qui est actuellement assez limitée.

Certains des agents spéciaux de Toronto ont dit craindre qu'après avoir terminé leur formation supplémentaire, ils ne se retrouvent sans emploi, à moins qu'on ne les envoie dans d'autres aéroports. C'est donc à leur syndicat et au solliciteur général de décider s'ils devront être envoyés dans d'autres aéroports. Pour le moment, les agents spéciaux qui doivent y travailler sont ceux qui y étaient initialement employés. Si vous voulez obtenir plus de renseignements à ce sujet, il faudrait que vous posiez cette question au solliciteur général.

M. Robichaud: Je voudrais poser une autre question à propos des gens que préoccupe la sécurité dans les aéroports. Au printemps dernier, il y a eu un incident à l'aéroport d'Ottawa au sujet d'une alerte à la bombe; personne ne semblait savoir ce qui se passait. Les gens étaient abandonnés devant les comptoirs de vente de billets, dont les préposés s'étaient enfuis. A-t-on pris des mesures pour éviter que ce genre de chose ne se reproduise? Quels sont les responsables des mesures à prendre dans un cas pareil? Les agents spéciaux qui étaient sur place ne savaient pas ce qui se passait et ne pouvaient pas dire aux gens ce qu'ils devaient faire.

M. Rodocanachi: Ce problème a été réglé. Quant à votre question, le responsable, c'est le gérant général de l'aéroport. Dans ce cas, il y a eu un manque de communication. Aux termes de leur contrat, les employés des compagnies aériennes ont le droit de quitter la zone de l'aéroport en cas de menace à la bombe, même si on a conclu qu'il s'agissait d'une fausse menace. Dans ce cas, certains sont partis, mais on n'a pas pensé à prévenir le gérant général de l'aéroport de ce qui se passait. Comme on avait décidé que la menace était fausse, on n'a pas jugé bon d'informer tout l'aéroport de l'existence de cette menace. Quand le gérant s'est aperçu que certaines personnes avaient quitté leur poste, mais seulement 20 minutes plus tard, à cause de ce manque de communication, il a annoncé la situation au public.

En attendant, il y avait eu un incident malheureux, celui dont vous parlez, je pense, où un journaliste était venu demander à un agent spécial ce qui se passait. L'agent l'a annoncé, mais l'a nié plus tard; il a dit qu'il ne savait pas et qu'il vaudrait mieux poser la question à Transports Canada. L'agent prétend que ce n'est pas exactement ce qu'il a dit, que Transports Canada ferait une annonce au moment opportun.

M. Robichaud: Vous dites qu'il y a eu une faille au niveau des communications; dans ce cas particulier, il s'agissait d'une fausse menace. Mais est-ce que le même problème pourrait se poser dans la situation inverse, dans le cas d'une véritable menace?

[Texte]

Mr. Rodocanachi: No, the break in communications was that the airline supervisors were supposed to inform the airport manager that their employees had decided to leave the counter.

Mr. Robichaud: So things like that should not happen again.

Mr. Rodocanachi: They should not. They should not have happened then.

The Chairman: Having been one of the people at the airport when it happened, I must say—I think Mr. Gray was also there—it was an interesting experience to have these people walk out and to be a member of the public trying to find out what was going on. So I am glad it was just a hoax and not the other way around. Anyway, you have partly explained it, Mr. Rodocanachi.

You might be interested to know that there was a parliamentary group in Greece this spring. Mr. Clifford was the chairman of the parliamentary group and thus got diverted by Mr. Robichaud and I on sort of a subcommittee. As a part of what we did, several of us interested in transportation visited the Athens airport and its security procedures. I must say it is in our report. Obviously you have many things to read and you might not have taken time to read this great report of a parliamentary committee in Greece. We could have reported on many things, but we did not put them all in the report.

But the very meaningful part was that we got in there with the airport security man and the general manager—I was not quite sure of their titles, because they were speaking a lot of Greek and we had a little trouble there—but one of them asked us why we had come to look at Athens when they followed Canada. I am not saying we cannot improve it and stop things that happened in Ottawa last fall. But I must say I never saw a jaw fall so deeply as Mr. Robichaud's jaw fell when this man volunteered in the opening statement that we in Canada have the best system. They get our bulletins. He pulled out the loose-leaf regulation book. Mr. Robichaud and I had a great interview with him. I just thought I would throw that in.

Mr. Robichaud: I must say that most of the time they were speaking Greek.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we will take them wherever we can get them.

The Chairman: We will send you a copy of the report. It is very good. We saw many things there, but this was very relevant.

Mr. Friesen: To no one's surprise, I would again like to speak to Mr. Torck if I might. I have here the seventh edition of the *Air Regulations and Aeronautics Act*

[Traduction]

M. Rodocanachi: Non, le problème, c'est que les responsables de la compagnie aérienne devaient informer le gérant de l'aéroport que leurs employés avaient décidé de quitter leurs comptoirs.

M. Robichaud: Autrement dit, ce genre de choses ne devraient pas se reproduire.

M. Rodocanachi: Non, elles n'auraient pas dû se produire non plus cette fois-là.

Le président: J'étais moi-même à l'aéroport lorsque cela s'est produit, et je dois dire—je crois que M. Gray était là également—que c'était particulièrement intéressant de voir les employés partir et laisser là le public, qui se demandait ce qui se passait. Heureusement qu'il s'agissait d'une fausse menace. Quoi qu'il en soit, vous nous avez donné une certaine explication, monsieur Rodocanachi.

A titre d'information, je vais vous dire qu'au printemps, un groupe de parlementaires s'est rendu en Grèce. M. Clifford était le président de cette délégation, et M. Robichaud et moi-même l'avons en quelque sorte attiré pour former un sous-comité. Entre autres choses, nous avons décidé de visiter l'aéroport d'Athènes et de voir les procédures de sécurité. Nous en parlons dans notre rapport. Bien sûr, vous avez beaucoup de choses à lire; vous n'avez peut-être pas eu le temps de lire le superbe rapport de ce comité parlementaire qui s'est rendu en Grèce. Nous aurions pu y expliquer beaucoup de choses, mais nous n'avons pas pu tout dire.

Quoi qu'il en soit, nous sommes allés à l'aéroport, nous avons contacté le responsable de la sécurité et le gérant général—je ne connais pas leurs titres exacts, car ils avaient tendance à beaucoup parler grec, ce qui nous posait un problème—mais l'un d'entre eux nous a demandé pourquoi nous venions voir ce qui se faisait à Athènes quand eux, ils suivaient l'exemple du Canada. Je ne dis pas qu'il est impossible d'améliorer la situation et de mettre fin au genre d'incident qui s'est produit à Ottawa l'automne dernier. Mais je dois dire que M. Robichaud a eu l'air parfaitement stupéfié quand ce monsieur a dit dans sa déclaration d'ouverture qu'au Canada, nous avions le meilleur système. Ils lisent nos bulletins. Il nous a montré le classeur des règlements. M. Robichaud et moi-même avons eu une discussion très intéressante avec lui. J'ai pensé que cela pourrait vous intéresser.

M. Robichaud: Il faut dire que la plupart du temps, ils parlaient grec.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous accepterons toutes leurs bonnes idées.

Le président: Nous vous enverrons un exemplaire du rapport, qui est excellent. Nous avons vu beaucoup de choses, mais ça, c'était particulièrement intéressant.

M. Friesen: Personne ne sera surpris que je veuille poursuivre la discussion avec M. Torck. J'ai ici la septième édition du bulletin des règlements aériens de la

[Text]

bulletin dated January 16, 1986, amendment 51, which I take is the current bulletin on air regulations.

Mr. Torck: Yes, sir.

• 1615

Mr. Friesen: On page 5 we have the definition of "commercial aircraft". The definition reads: "an aircraft operated or available for operation for hire or reward". Is that still the current definition of "commercial"?

Mr. Torck: That is my understanding.

Mr. Friesen: I would then refer to a letter from one of your officials to Dr. Johnston, which refers to the fact that he has several airplanes he wants to bring into Canada. Your official, Mr. Samson, says:

A large number of imports suggest a commercial venture, for which type design approval would be necessary to ensure continuing airworthiness and operational safety.

I would take it further, to your letter of December 22 to Dr. Johnston, where you say:

We are suggesting that the refurbishment of additional SF-260s constitute a commercial enterprise.

I would like to ask you how that fits in with the definition in your regulations of operational movements for hire.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, after the hon. member raised his questions this morning, I asked indeed that a review of the situation with respect to Dr. Johnston take place in the hours since this morning's meeting and this afternoon. We are here to be helpful to the hon. member and to his constituent. I might note in passing that we would have been better prepared this morning had we had a bit of advance warning that this particular line of questioning would be pursued. You will appreciate that this is questioning of a very detailed nature.

The Chairman: I appreciate that. You were forewarned.

Mr. Shortliffe: May I continue, sir?

The Chairman: You may; but just to correct the record, with respect, you were forewarned that this question of certification and airworthiness was going to be raised specifically by one of the members.

Mr. Shortliffe: I was forewarned that the question of airworthiness—not of a particular airplane, but of airworthiness—would be raised. I quite acknowledge that, Mr. Chairman. In fact, I turned to my briefing note when it came up this morning, and it said a good deal about general procedures on airworthiness and not one word about the particular airplane we have been discussing.

The point I want to make before we get into the details—and Mr. Torck is going to answer the question Mr. Friesen has raised—is really two points. The question

[Translation]

Loi sur l'aéronautique, qui est daté du 16 janvier 1986, amendement 51; je pense que c'est le bulletin qui est actuellement en vigueur pour la réglementation aérienne.

M. Torck: Oui, monsieur.

M. Friesen: À la page 5, nous avons la définition d'un «aéronef commercial». La définition se lit comme suit: «un aéronef exploité ou disponible pour être loué ou nolisé». Est-ce que c'est toujours la définition de «commercial»?

M. Torck: Que je sache.

M. Friesen: Dans ce cas, je vous renvoie à une lettre adressée à M. Johnston par un de vos collaborateurs; il parle de plusieurs appareils qu'il souhaite faire venir au Canada. Votre collègue, M. Samson, dit:

Très souvent, importation signifie entreprise commerciale et, dans ce cas, il est nécessaire de faire approuver le type d'appareil pour en assurer la navigabilité et la sécurité.

Je vais encore plus loin, je passe à votre lettre du 22 décembre adressée à M. Johnston; vous dites:

Nous considérons que la remise en état de SF-260 supplémentaires constitue une entreprise commerciale.

Comment pouvez-vous concilier cela avec la définition des appareils en location qui se trouve dans votre réglementation?

M. Shortliffe: Monsieur le président, l'honorable député a posé cette question ce matin, et depuis, j'ai demandé qu'on s'informe sur la situation soulevée par M. Johnston, ce qui a été fait. Nous sommes là pour aider l'honorable député et ses mandants. Cela dit, si on nous avait dit d'avance que ce sujet allait être soulevé, nous serions venus mieux préparés ce matin. Vous comprenez, pour traiter de cette question, il faut entrer dans les détails.

Le président: Certainement; on vous a prévenu.

M. Shortliffe: Vous me permettez de continuer?

Le président: Vous pouvez continuer, mais je me permets de vous faire observer que vous aviez été prévenus d'avance qu'un des députés avait l'intention d'aborder cette question de la certification et de la navigabilité.

M. Shortliffe: On m'avait prévenu au sujet de la navigabilité, mais il n'avait pas été question d'un appareil en particulier. Je le reconnais volontiers, monsieur le président. En fait, en arrivant ce matin, j'ai consulté mes notes, qui traitaient longuement des procédures générales relatives à la navigabilité; par contre, pas un mot de l'appareil dont nous avons discuté.

Avant d'entrer dans les détails—et c'est M. Torck qui va répondre à la question de M. Friesen—je tiens à dire deux choses. On nous a demandé ce matin si c'était le

[Texte]

was posed this morning whether we are interested in service or we are interested in control. I want to underline that Transport Canada is not interested in control for the sake of control. I am sure the hon. member understands that. What does guide my colleagues and the mandate to the department from the minister is safety; safety of people who fly, safety of aircraft, safety of people who are under aircraft, at all times. That is what guides us.

There are detailed answers to the questions that have been posed. Quite frankly, in my own review of this particular case, in the hours since this morning's meetings and this afternoon... and if we can get a question that will elicit the bottom line of where we are seeking to go... I think Transport Canada at an earlier stage inadvertently provided erroneous guidance to Dr. Johnston, and I think Transport Canada has gone out of its way as a result of that erroneous guidance to see to it that the particular aircraft that was the subject of original concern will receive, subject to certain discussions that must take place, a flight certificate to fly in Canada. Transport Canada intends as well to continue to apply the act that guides us; and it is rooted in the concept of safety. I must say, Mr. Chairman, that safety in my view constitutes a very vivid and vivid description of the word "service".

Mr. Friesen: I think the deputy minister will remember that I included in my opening remarks the need for safety, and I understand that particular concern.

Mr. Shortliffe: Yes, sir, I do.

The Chairman: Do you still want to put the question? Do you want it again?

Mr. Friesen: It is still a relevant question as far as I am concerned, because I think the department has erred in expanding the definition of "commercial" in this respect.

• 1620

Mr. Torck: Mr. Chairman, if I might, to address the use of the word "commercial" in that particular letter, the intent was simply to indicate to Dr. Johnston that we had determined he was indeed involved in what appeared to us to be a venture in commerce, that is the purchasing and the refurbishment of aircraft, presumably for later sale.

Mr. Chairman, the point we were trying to get to in all of that was that we were now speaking about a number of aircraft, not just one SF-260 to which we had already agreed that a flight permit would be provided. We were now talking about a larger number of aircraft. From our perspective this then required us to go back to the original approach that says you have to have a type approval process leading to a certificate of airworthiness.

The intent of the use of the word "commercial" in that whole series of letters is simply to say there is more than one aircraft now involved in this whole process, therefore we believe we must treat the entire subject from the type

[Traduction]

service ou bien le contrôle qui nous intéressait. Je tiens à souligner que Transports Canada ne s'intéresse pas au contrôle pour le plaisir de la chose. L'honorable député doit le comprendre. La principale considération pour mes collègues est le mandat confié au ministère par le ministre, et c'est la sécurité. La sécurité des gens qui sont à bord, la sécurité des appareils, la sécurité des gens qui travaillent en permanence avec des avions. C'est notre principale considération.

Les questions qui ont été posées méritent des réponses très détaillées. Je vous avouerais que depuis ce matin, je me suis penché sur ce cas particulier... S'il est possible d'aller au fond des choses et de... Je crois qu'au début, Transports Canada a fourni sans le vouloir des informations erronées à M. Johnston. Mais depuis, tout a été fait pour régler la question, et sous réserve de certaines discussions qui sont encore nécessaires, il y aura un certificat de vol pour le Canada. Transports Canada a d'autre part l'intention de continuer à appliquer la loi qui nous régit, une loi qui est tout entière fondée sur la sécurité. Monsieur le président, je tiens à préciser que pour moi, la sécurité, c'est un reflet absolu du terme «service».

M. Friesen: Le sous-ministre s'en souviendra, dans mes observations du début, j'ai parlé de la sécurité, et je comprends particulièrement cette préoccupation.

M. Shortliffe: Absolument, monsieur.

Le président: Vous voulez toujours poser votre question? Vous voulez reprendre?

M. Friesen: Elle est toujours justifiée, à mon avis, car le ministère a eu tort d'étendre la définition du terme «commercial» de cette façon-là.

M. Torck: Monsieur le président, si vous le permettez, je vais répondre à la question sur l'utilisation du terme «commercial» dans cette lettre; notre seul but était d'expliquer à M. Johnston qu'à notre avis, il participait à une entreprise de commerce, c'est-à-dire l'achat et la remise en état d'un appareil, probablement dans le but de le revendre plus tard.

Monsieur le président, tout au cours de la discussion, nous avons cherché à faire comprendre qu'il s'agissait en fait d'un certain nombre d'appareils, et non d'un seul SF-260, puisque dans ce cas, nous avions déjà accepté d'accorder un permis de vol. En effet, il s'agissait d'un nombre important d'appareils. Dans ces conditions, il devenait nécessaire de suivre la démarche prévue, d'exiger un certificat de navigabilité à l'issue d'un processus d'approbation.

Dans toutes ces lettres, lorsque le terme «commercial» apparaît, c'est pour souligner qu'il y a plus d'un appareil qui est en cause, et que, par conséquent, toute la procédure des certificats de navigabilité devient

[Text]

approval and from the certificate of airworthiness approach rather than a single flight permit approach for a specific tail number of aircraft.

Mr. Friesen: If a flight permit is granted, if the type aircraft will qualify for a flight permit, what difference does it make how many he brings?

Mr. Torck: If I may, Mr. Chairman, the purpose of the flight permit is to permit an aircraft to fly in Canada that may indeed not meet the full technical requirements of a type approval process. That is to say it may not have installed all the systems you would normally expect to grant an aircraft a certificate of airworthiness. It is not intended as a means of getting around the granting of a certificate of airworthiness.

When we speak of having a number of these aircraft flying in Canada we are faced with the problem that if a technical difficulty does develop with the aircraft, the Department of Transport would not be familiar with the technical detail of the aircraft. We should be, in order to help come to grips with the resolution of the particular technical problem that has arisen.

In this case we would not have the liaison with the Italian authorities that would be necessary, nor would we have the detailed understanding with the company that would allow us to exercise, as we should, our responsibilities in ensuring that a number of aircraft like that remain airworthy or, using the terms used prior to this, safe to fly, and that is the—

Mr. Friesen: Mr. Chairman, I want you know I am having a hard time handling this. The issue is the definition in the guidelines that has to do with "hire for reward" and the fact that you have changed those guidelines by refurbishing. But that is a difference.

Mr. Torck: Mr. Chairman, there is no intent to use the word "commercial" in the definition applied here. I understand fully, as do all members of Transport Canada, what we mean by "commercial aircraft": commercial operations. What we were trying to simply identify here, if I may—

Mr. Friesen: That is not what the definition says.

The Chairman: Get your questions. We are going to get the answers but we have to keep moving on here. The answers may not be completely satisfactory, but this is not the place to have the continuing debate. Get the facts and then write your letter or make your representation to either the officials or the minister. That is the reason we are here.

Mr. Friesen: Okay.

The Chairman: The facts and not necessarily argument, because you are not going to agree with all the facts and vice versa, I gather. I think it is pretty clear. And I must say, just as a layman at the head of the table here, if you are going to bring a lot of them in, if you are going to

[Translation]

nécessaire, alors que dans le cas d'un appareil unique, portant un numéro bien précis, un permis de vol unique suffirait.

M. Friesen: Si un permis de vol est accordé, si le type d'appareil justifie un permis de vol, en quoi le nombre des appareils importés change-t-il la situation?

M. Torck: Monsieur le président, le permis de vol permet de faire venir au Canada et d'exploiter un appareil sans forcément observer toutes les dispositions techniques, sans passer par toutes les démarches d'approbation. Autrement dit, il peut s'agir d'un appareil qui ne possède pas tous les systèmes normalement exigés pour obtenir un certificat de navigabilité. Ce n'est pas un moyen de passer outre aux exigences du certificat de navigabilité.

Le problème, si plusieurs de ces appareils circulent au Canada, c'est qu'en cas de difficultés techniques, le ministère des Transports ne sera pas au courant des particularités techniques de l'appareil. Or, pour pouvoir trouver une solution à un problème technique donné, ce sont des détails que nous devons connaître.

Dans ce cas, s'il y avait un problème, nous n'aurions pas les contacts nécessaires avec les autorités italiennes et nous n'aurions pas une entente détaillée avec la compagnie, seul moyen d'assumer nos responsabilités comme nous devons le faire et de nous assurer que ces appareils offrent toutes les garanties de navigabilité, c'est-à-dire, comme on disait auparavant, qu'ils offrent toutes les garanties de sécurité en vol. C'est cela. . .

M. Friesen: Monsieur le président, j'ai beaucoup de mal à comprendre tout cela. Nous discutons de la définition qui figure dans les directives au sujet des «locations d'aéronefs», et il se trouve que vous avez remplacé ces directives par remise en état. Mais il y a une différence.

M. Torck: Monsieur le président, dans cette définition, il n'est pas question d'utiliser le terme «commercial». Je comprends parfaitement, tout comme les gens de Transports Canada, ce que nous entendons par «aéronef commercial»: exploitation commerciale. Ici, nous essayons simplement de déterminer, si vous le permettez. . .

M. Friesen: Ce n'est pas ce que dit la définition.

Le président: Posez vos questions. Nous écouterons les réponses, mais nous devons progresser. Même si les réponses ne vous paraissent pas entièrement satisfaisantes, ce n'est pas le moment de prolonger le débat. Vous n'avez qu'à poser des questions, vous pourrez ensuite écrire une lettre ou intervenir auprès des responsables ou du ministre. C'est pour cela que nous sommes ici.

M. Friesen: D'accord.

Le président: Ce sont les faits qui nous intéressent, pas forcément la discussion, car, de toute façon, vous ne vous mettez pas d'accord, ni les uns ni les autres. Cela semble évident. J'ajoute, en ma qualité de non-spécialiste et de président de ce Comité, que si vous en faites venir

[Texte]

bring more than one and you have one doctor flying one and his son or someone else flying another one, does he have a big family? Are they all going to fly in the family, or is he bringing them in to sell them?

Mr. Friesen: I hope you are not using my time, Mr. Chairman.

The Chairman: I am asking a question for me. As a lawyer you might have a definition of "commerce", or whatever it is you read, and that pertains to a certain aspect of the regulatory process. That does not necessarily exclude the definition in the common sense of "commerce" or some trade in the thing rather than a commercial aircraft for hire and gain. I just wonder, is the thought that these things are going to be sold? I do not know. That has not come out.

• 1625

Mr. Friesen: Could I move on to the related point? You say in your letter of December 22 that, as explained previously, aircraft eligible for C of A are not permitted to fly permanently with a flight permit. Do you have the regulation number for that?

Mr. Torck: No, Mr. Friesen, I do not. I would have to refer specifically to the regulations. I did not bring that with me.

Mr. Shortliffe: We will be glad to provide that to the hon. member through the chairman of the committee.

Mr. Friesen: In your letter of November 17 to Dr. Johnston, in the very last sentence, you say:

With respect to the FAA in the United States, please advise us of your wishes with respect to us making contact with the FAA.

Did Dr. Johnston ever ask you to do that?

Mr. Torck: Mr. Chairman, I met with Dr. Johnston in Vancouver, and during the discussion with Dr. Johnston the offer was made, and we believe was accepted, that we should make contact with the FAA to see what their views were on the acceptability of an aircraft such as the Marchetti on the basis of a flight permit and its eligibility, if you wish, for import into the U.S.

Mr. Friesen: Could I point out that with temporary permits the Marchetti has been used on numerous occasions at the Abbotsford air show. For some reason or other, it is all right for the Americans to do it in Canada, but there seems to be an incredible hurdle for Canadians to do it.

Mr. Shortliffe: For Canadians to do it where, Mr. Chairman?

Mr. Friesen: In Canada.

Mr. Torck: Mr. Chairman, I am not sure I can accept that. The process to date has provided Dr. Johnston with

[Traduction]

beaucoup, si vous en faites venir plus d'un, et qu'un médecin, par exemple, pilote un appareil, et son fils, ou quelqu'un d'autre, en pilote un autre, est-ce qu'il a une grande famille? Est-ce qu'ils vont tous piloter dans la famille, ou bien les fait-il venir pour les vendre?

M. Friesen: J'espère que vous n'empiétez pas sur mon temps, monsieur le président.

Le président: Je pose une question pour mon propre compte. En tant qu'avocat, vous avez peut-être une définition du terme «commerce», et cela nous amène à un aspect particulier du processus réglementaire. Cela n'exclut pas forcément la définition commune du terme «commerce» ou des opérations commerciales, et non pas un aéronef commercial qui est loué à des fins lucratives. Je me demande si on a l'intention de vendre ces appareils. Je ne sais pas. On ne nous l'a pas dit.

M. Friesen: Je peux passer au point suivant? Dans votre lettre du 22 décembre, comme on l'a dit tout à l'heure, vous dites que les appareils qui peuvent obtenir un certificat de navigabilité ne peuvent pas voler indéfiniment avec un simple permis de vol. Est-ce que vous avez le numéro du règlement à ce sujet?

M. Torck: Non, monsieur Friesen, je ne l'ai pas. Il faudrait que je cherche dans les règlements. Je n'ai pas apporté cela.

M. Shortliffe: Nous communiquerons ce renseignement à l'honorable député par l'entremise du président du Comité.

M. Friesen: Dans la lettre que vous avez envoyée à M. Johnston le 17 novembre, dans la dernière phrase, vous dites:

Quant à la FAA, aux États-Unis, veuillez nous expliquer quelle démarche vous souhaitez nous voir accomplir auprès de la FAA.

Est-ce que M. Johnston vous avait demandé cela?

M. Torck: Monsieur le président, j'ai rencontré M. Johnston à Vancouver et, au cours de la discussion, nous avons accepté de prendre contact avec la FAA pour leur demander s'ils pensaient pouvoir accepter un appareil comme le Marchetti avec un simple permis de vol, et s'il serait possible d'importer cet appareil aux États-Unis.

M. Friesen: Je vous signale que le Marchetti a participé au spectacle d'aéronautique d'Abbotsford à plusieurs reprises avec des permis temporaires. Pour une raison ou pour une autre, les Américains peuvent parfaitement le faire au Canada, mais apparemment, si les Canadiens veulent le faire, les obstacles sont considérables.

M. Shortliffe: Si les Canadiens veulent le faire où, monsieur le président?

M. Friesen: Au Canada.

M. Torck: Monsieur le président, je ne suis pas certain que cela soit exact. Jusqu'à présent, M. Johnston a eu

[Text]

the opportunity to obtain a flight permit, which is what he initially requested for that one aircraft. What we are trying to do at the moment for the remaining aircraft is move into a normalized situation of type approval and then accordingly granting certificates of airworthiness.

There are some advantages to this that would accrue to Dr. Johnston. Number one, an aircraft operating with a flight permit cannot operate freely across the border because it does not meet the intent of ICAO, specifically Annex 8. An aircraft with a certificate of airworthiness, granted as it would be through the type approval process, has that opportunity and the right to do the border crossing without any impediment. Indeed, if the aircraft are being offered for sale in the United States, as one might suspect it might be, then of course the way is clear for Dr. Johnston to proceed; whereas with the flight permit, such is not the case. A flight permit is really an aircraft operating under a restriction.

Mr. Friesen: Dr. Johnston tells me that half the Marchettis in the United States are on experimental licences.

Mr. Torck: If that is the case, then what is happening is they are being brought in under a military operation.

The Chairman: I have really been more than liberal, Mr. Friesen.

Mr. Friesen: I know you have.

The Chairman: You had 18 minutes the first time, and this time you have had 14 minutes.

Mr. Friesen: Could I have one more question?

The Chairman: Obviously there has been a communication back and forth. You came to the committee, and you have been here all day, which is fine. This is democracy in a direct way and bureaucracy in the public, and the member doing his job, to a point—

Mr. Friesen: What do you mean “to a point”?

The Chairman: To a very good point. If there are specific questions that have not been clarified, write them out and we will submit them; use the committee process to clarify it.

Mr. Friesen: I started out this morning by making the point—

Mr. Forrestall: One more question would have been a lot shorter.

Mr. Friesen: I started out this morning by making the point that while the system is a good system, it is being abused by extending definitions, by delay, and it is not in the interests of the citizen to have the department function this way. It is an attitudinal problem in the section and has nothing to do with the regulations or any of that factor.

I want to make one more point, and then I will pass. Evidently Mr. Torck had a conversation with Dr.

[Translation]

l'occasion d'obtenir un permis de vol, et au départ, c'est ce qu'il avait demandé pour cet appareil-là. Pour l'appareil qui reste, nous essayons maintenant de régulariser la situation, d'obtenir les approbations nécessaires et un certificat de navigabilité.

Cela présenterait certains avantages pour M. Johnston. Pour commencer, un appareil qui n'a qu'un permis de vol ne peut pas traverser librement la frontière, car il ne respecte pas les dispositions de l'Appendice 8 de l'OACI. Par contre, un appareil qui possède un certificat de navigabilité et qui a été approuvé peut traverser la frontière librement. D'ailleurs, si ces appareils sont mis en vente aux États-Unis, comme on peut s'y attendre, avec un certificat de navigabilité, M. Johnston n'aura aucun problème; par contre, avec un permis de vol, ce n'est pas le cas. En effet, un permis de vol impose des restrictions à un appareil.

M. Friesen: M. Johnston me dit que la moitié des Marchetti qui volent aux États-Unis ont des permis expérimentaux.

M. Torck: Si c'est le cas, c'est qu'ils sont considérés comme des appareils militaires.

Le président: Monsieur Friesen, j'ai été particulièrement indulgent.

M. Friesen: Je le sais.

Le président: La première fois, vous avez eu 18 minutes, cette fois-ci 14.

M. Friesen: Vous me permettez une dernière question?

Le président: De toute évidence, les communications sont bonnes, vous êtes venu au Comité, vous êtes là depuis ce matin, c'est parfait. Nous sommes dans une démocratie directe, et le fonctionnariat, le public, les députés qui font leur travail, dans une certaine mesure. . .

M. Friesen: Que voulez-vous dire quand vous dites «dans une certaine mesure»?

Le président: Dans une mesure certaine. Si vous avez d'autres éclaircissements à demander, mettez-les sur papier, nous les transmettrons; vous pouvez passer par le Comité.

M. Friesen: Ce matin, j'ai commencé par dire. . .

M. Forrestall: On aurait perdu moins de temps en lui donnant sa dernière question.

M. Friesen: Ce matin, j'ai commencé par dire que le système était un bon système, mais qu'il y avait des abus, surtout quand on élargissait les définitions, quand il y avait des retards; j'ai dit aussi que les citoyens n'avaient aucun intérêt à ce que le ministère fonctionne de cette façon. C'est un problème d'attitude dans ce secteur, cela n'a rien à voir avec la réglementation, en particulier.

J'ai une dernière observation à faire, puis je céderai la parole. De toute évidence, M. Torck a eu l'occasion de

[Texte]

Johnston. And in a letter to Mr. Torck, Dr. Johnston says, and I quote:

You have discussed with Craig Beard, Director of the Office of Airworthiness, your FAA counterpart, the resale/export of SF-260s from Canada to the U.S. I refer you to our correspondence, your letter of November 17 and my reply of December 4. I understand you to have said that the FAA will now only accept SF-260s from Canada with an export certificate of airworthiness, despite the fact that about half of the 260s in the U.S. are experimentally licensed.

• 1630

What relationship has the responsibility you have for airworthiness in Canada with negotiating with the FAA in the United States with respect to the export of 260s to the United States? Presumably that is the responsibility of the United States, not of Canada.

Mr. Torck: The question was asked of Mr. Beard, who is the director of airworthiness for the FAA, on the basis of my trying to determine whether an aircraft on a flight permit could be imported into the United States easily. The response to that question was relatively straightforward. His statement was that the aircraft would require an export certificate of airworthiness signed by Transport Canada. To do that, he said that he would expect that the aircraft would have a full maintenance history associated with it. I agreed that, yes, that would be necessary.

In this particular case, coming right back to this specific aircraft, there is no history of maintenance for the aircraft; thus, an export certificate of airworthiness would not be achievable.

That was the whole purpose of the question, and I have reported to you completely the context in which it was asked and the response as it was given to me by Mr. Beard. There was no intent on my part to try to negotiate anything with anyone. It was a pure and simple question as to what the response would be to that kind of a question.

Mr. Benjamin: May I ask a supplementary on this same topic?

Dr. Jeremy Johnston (Individual Presentation): I bought the aircraft in the United States, sir.

The Chairman: Let us keep some order here.

To whom are you putting your supplementary—Mr. Torck?

Mr. Benjamin: Yes. I have been through this business before, when a foreign-built aircraft is trying to get a certificate of airworthiness in Canada, and my experience on the previous occasion was that one was not given in Canada until the United States had given it one. I cite the Yak-40, for example, which has been certified by West

[Traduction]

discuter avec M. Johnston. Dans une lettre qu'il envoie à M. Torck, M. Johnston déclare, et je cite:

Vous avez discuté avec Craig Beard, qui est directeur du Bureau de la navigabilité et votre homologue à la FAA, de la revente et de l'exportation des SF-260 du Canada aux États-Unis. Je me réfère à notre correspondance, à votre lettre du 17 novembre et à ma réponse du 4 décembre. Apparemment, vous avez déclaré que la FAA n'acceptera plus dorénavant les SF-260 en provenance du Canada que lorsqu'ils auront un certificat de navigabilité pour l'exportation, et cela en dépit du fait que la moitié environ des 260 qui se trouvent aux États-Unis ont des permis expérimentaux.

Quel est le rapport entre vos fonctions de responsable de la navigabilité aérienne et des négociations avec la FAA aux États-Unis concernant l'exportation de 260 aux États-Unis? C'est la responsabilité des États-Unis, et non pas celle du Canada.

M. Torck: Si j'ai contacté M. Beard, le directeur de la navigabilité aérienne de la FAA, c'est parce que je voulais déterminer si un appareil possédant un permis de vol pouvait être importé facilement aux États-Unis. Il m'a répondu d'une manière relativement directe. Il fallait que cet appareil soit accompagné d'un certificat de navigabilité aérienne signé par Transports Canada. D'après lui, toujours, ce certificat ne pouvait être délivré que sur la base d'un livre d'entretien tenu à jour. Je lui ai dit qu'il avait parfaitement raison, que c'était indispensable.

En l'occurrence, pour cet avion particulier, il n'y avait pas de livre d'entretien. Par conséquent, un certificat de navigabilité aérienne pour l'exportation ne pouvait être délivré.

C'est de tout ce dont il s'agissait, et je viens de vous rapporter le contexte exact dans lequel cette question a été posée et la réponse que m'a communiquée M. Beard. Essayer de négocier quelque chose avec quelqu'un était nullement dans mes intentions. C'était une simple question que je posais pour savoir quelle réponse lui serait donnée.

M. Benjamin: Puis-je poser une question supplémentaire à ce même sujet?

M. Jeremy Johnston (à titre personnel): J'avais acheté cet appareil aux États-Unis, monsieur.

Le président: Essayons d'éviter la pagaille.

À qui posez-vous cette question complémentaire—M. Torck?

M. Benjamin: Oui. Je connais bien la question de ces appareils étrangers pour lesquels on essaie d'obtenir un certificat de navigabilité aérienne au Canada. La dernière fois que c'est arrivé, ce certificat n'a été délivré au Canada qu'après que les États-Unis eurent délivré le leur. Je cite en exemple le Yak-40, qui a été agréé par l'Allemagne de

[Text]

Germany and Brazil and Argentina and France, but it would not be done here.

Are you telling us that the FAA or the U.S. military have issued no certificates of airworthiness for this particular aircraft, which is designed for either military or civilian use?

Mr. Torck: No, sir, I am not. The FAA has in fact certified the SF-260 in the civil version for use in the United States. It has gone through the type certification process with the Italian authorities and with SIAI Marchetti.

Additionally, there are aircraft of the same variety—presumably they have come from an ex-military background—that are flying under an experimental permit in the U.S., which is one of the ways the United States has of handling that particular issue. We do not have that opportunity here, or we do not have that method of handling it within Canada.

Mr. Benjamin: Is the aircraft in question a civilian model?

Mr. Torck: Yes, sir.

Mr. Benjamin: And a military one. It has been certified by the FAA.

Mr. Torck: Yes.

Mr. Benjamin: What in hell is the problem here? If you are worried about history, then you and I both know that the Filipino operation is a jerkwater operation and they do not keep any history. If this was a brand-new aircraft and had no history, what would you do—just say that it cannot have a certificate of airworthiness?

Mr. Torck: No, the whole process would be a lot simpler and more straightforward if it was a brand-new aircraft. We would approach SIAI Marchetti and suggest that they would have to make application for type approval, and we would go through that process—type approval being the examination of the detail of the design, the flight-testing, and the continuing airworthiness aspects of SIAI Marchetti's involvement with the aircraft, and of course the liaison with the Italian authorities. That is exactly what we have been proposing all along for Dr. Johnston—not for his initial aircraft, but for his follow-on aircraft.

• 1635

At the moment, Dr. Johnston advises me that SIAI Marchetti is in fact making application to Transport Canada for such an approval process. When it arrives, we will act on it with all due haste. The process indeed seems to have fallen into, if I can use the term, a normalized operation.

Mr. Clifford: Mr. Benjamin knows I always like to get on and talk about airports. Mr. Shortliffe, it is nice to meet you. I am from London, and I want to talk to you

[Translation]

l'Ouest, le Brésil, l'Argentine et la France, mais qui ne l'était pas au Canada.

Êtes-vous en train de nous dire que la FAA ou les militaires américains n'ont pas délivré de certificat de navigabilité aérienne pour cet appareil particulier, conçu pour des missions à la fois militaires ou civiles?

M. Torck: Non, monsieur. La FAA a agréé la version civile du SF-260 pour les États-Unis. Il a été soumis à la procédure de certification par les autorités italiennes et par SIAI Marchetti.

De plus, il y a des appareils de la même catégorie—probablement des anciens appareils utilisés par l'armée—qui volent avec un permis expérimental aux États-Unis, une des solutions trouvées par les États-Unis à cette question particulière. Nous ne pouvons pas faire cela ici, nous ne pouvons appliquer cette méthode au Canada.

M. Benjamin: Est-ce que c'est la version civile de cet appareil?

M. Torck: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Et il y a une version militaire. Il a été agréé par la FAA.

M. Torck: Oui.

M. Benjamin: Quel est le problème, Grand Dieu? Si c'est ce livre d'entretien qui vous inquiète, vous savez tout comme moi que cette entreprise philippine n'est pas très sérieuse et qu'elle ne tient pas de livre d'entretien à jour. Si c'était un appareil tout nouveau donc sans livre d'entretien, que feriez-vous? Diriez-vous simplement qu'on ne peut lui délivrer de certificat de navigabilité aérienne?

M. Torck: Non, la procédure serait beaucoup plus simple et beaucoup plus directe si c'était un appareil tout neuf. Nous suggérerions à SIAI Marchetti de faire une demande d'approbation de type, et nous suivrions alors la procédure habituelle—l'approbation de type étant l'examen dans le détail de la conception, les essais en vol et le bilan de la navigabilité aérienne de cet appareil depuis que SIAI Marchetti s'y intéresse, et bien entendu une liaison avec les autorités italiennes. C'est exactement ce que nous proposons depuis le début pour M. Johnston—non pas pour son premier appareil, mais pour l'appareil suivant.

M. Johnston m'informe que SIAI Marchetti va déposer une demande de procédure d'approbation auprès de Transports Canada. Lorsque nous l'aurons reçue, nous agirons avec toute la rapidité qu'elle mérite. Cette procédure semble être devenue, si je peux m'exprimer ainsi, routinière.

M. Clifford: M. Benjamin sait que je ne peux m'empêcher de parler d'aéroports. Monsieur Shortliffe, heureux de vous rencontrer. Je suis de London, et je

[Texte]

about some progress at London airport. I have always tried to get to the airport from somewhere between Yellowknife and Halifax. Nothing goes out of one of those two communities, but we are trying to get up there. Mr. Gray says via the Madeleine Islands. I hope we do not have to go that far out to sea. They missed on this argument.

On February 10 there were announcements made about the development of our airport, about the potential of a new building, an air cargo building, so we can alleviate some of the stress and strain our wonderful policies have brought about in increasing passenger traffic by deregulation. The more airlines, the more frequency of service... all these things are happening, but now the stresses are there in London. We need more space. An air cargo building, or maybe a building for a fixed terminal operator, is something talked about by the minister on February 11. I would like to know where this is.

We are tired of walking out in the freezing rain, thaw and everything else in London. What about covered walkways? Because security in the air, is on everybody's mind, a ramp was discussed earlier today. Somebody talked about Hamilton getting the ramp system, in effect. Where is it in London? Enlighten me on these, because the good people in London want to know about them.

We contribute over 300,000 air travellers each and every year. We are going to have a record year this year, Mr. Deputy Minister. I want to know they are travelling safely, and in style—somewhere between Yellowknife and Halifax.

Mr. Forrestall: We have that many weekly in Halifax. What do you want, to get closer to Yellowknife?

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, I am sure my colleague, Mr. McAree, can enlighten the hon. member on the first two points. Geographically, it certainly is between Halifax and—

Mr. Clifford: I was hoping for other features.

Mr. Cochrane: Now you know where you are.

Mr. McAree: The minister did visit London on February 10, 1988, and discussed the possibility of a cargo warehouse or a general service-type warehouse being provided. At that time we were unable to identify a builder, but the minister did say we would look at the possibility of having something in place at London airport before the end of 1988.

Our studies since then have determined it will cost about \$600,000 to put in the roads, utilities, gas, water, sewage, drainage and so on. We have on board now an engineering consultant contracted to do the detailed design for those services. We expect the road completion

[Traduction]

veux vous parler de certaines des réalisations à l'aéroport de London. J'essaie toujours d'atterrir à cet aéroport à partir de n'importe où entre Yellowknife et Halifax. Rien ne part de ces deux communautés, mais nous essayons d'y aller. M. Gray dit de passer par les Îles-de-la-Madeleine. J'espère qu'il n'est pas nécessaire d'aller aussi loin au large. Ils se sont trompés.

Le 10 février, il a été annoncé que notre aéroport serait agrandi. Il était question d'un nouveau bâtiment, d'un bâtiment pour le fret aérien, afin de minimiser certains des casse-tête que nos merveilleuses politiques ont créés avec la déréglementation, qui a fait augmenter le trafic passager. Plus il y a de compagnies aériennes, plus il y a de clients... Toutes ces choses sont en train d'arriver, mais à London, cela nous crée beaucoup de problèmes. Nous avons besoin de plus d'espace. Le 11 février, le ministre a parlé de la possibilité d'un bâtiment pour le fret aérien, ou peut-être d'une aérogare avec des installations fixes. J'aimerais savoir où nous en sommes.

Nous en avons assez de marcher sous la pluie verglaçante, dans la neige fondante et toutes sortes d'autres choses, à London. Pourquoi pas des passages couverts? Tout le monde pensant à la sécurité aérienne, quelqu'un a parlé un peu plus tôt du programme de modernisation des radars. Quelqu'un a dit qu'Hamilton serait équipée de ce nouveau système de radar. Et London? Éclairez-moi, car les braves gens de London veulent savoir.

Chaque année, plus de 300,000 personnes fréquentent notre aéroport. Cette année sera une année record, monsieur le sous-ministre. Je veux savoir s'ils volent en toute sécurité, et avec une certaine classe—à mi-chemin entre Yellowknife et Halifax.

M. Forrestall: C'est le chiffre pour une semaine à Halifax. Qu'est-ce que vous voulez, être plus près de Yellowknife?

M. Shortliffe: Monsieur le président, je suis certain que mon collègue, M. McAree, peut donner des éclaircissements au député au sujet des deux premiers points. Géographiquement, c'est certainement entre Halifax et... .

M. Clifford: Je comptais sur d'autres caractéristiques.

M. Cochrane: Vous savez maintenant où vous êtes.

M. McAree: Le ministre s'est rendu à London le 10 février 1988 et a discuté de la possibilité de construire un entrepôt de fret ou un entrepôt de type général. Nous ne sommes pas arrivés à trouver un constructeur, mais le ministre a confirmé que nous étudierions la possibilité d'avoir quelque chose en place à l'aéroport de London avant la fin de 1988.

Depuis, nos études ont déterminé que les voies d'accès, la viabilisation, le gaz, l'eau, les égouts, coûteront environ 600,000\$. Nous avons retenu les services d'un ingénieur-conseil chargé de concevoir le détail de ces services. Les voies d'accès devraient être terminées à la fin de

[Text]

by the end of September 1988, and the utilities to be completed by November or December.

The other part of the project is to call for proposals from the private sector to put in a suitable structure. We hope to do this by the the August 1. We hope to close this opportunity on August 26. We would like to award a contract by September 9, and have the land in the hands of a developer by October 1, which would likely mean a structure could be in place by Christmas time.

• 1640

I am also taking the opportunity as they arise to discuss the idea of such a building with the air carriers, particularly Air Canada, Canadian, and the Canadian partner operation. Whoever gets the award will be looking for customers for the building. Therefore I am trying to be a little bit of a salesman, I guess.

In terms of the walkways on the air side of the terminal building, to make it a little more comfortable for passengers to get from the building to the aircraft, we are examining that. We hope to have our first project document, which would be an approval-in-principle document. It would set up the project and the funding for the project in our system by late August.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, on the third part of the question the hon. member asked, I am advised by my colleagues that radar will be installed in 1990-91, both primary and secondary.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, we have to beg a supplementary, an extra question, I guess. London was in the news, and we were not very happy about how it was in the news this spring in our national newspaper emanating from the city of London. We were seen as a city that was housing or facilitating through Transport Canada's facilities the air bandit. This was a person who was utilizing your airport and your system of security to carry his guns so that he could carry on hold-ups in various Ontario cities, including four times in London, I believe.

Mr. Benjamin: He went out west.

Mr. Clifford: Did he get out west as well? I brought this up in the House and I want to bring it up here again. I just want to check this.

The chairman has talked about what we learned in Greece. One of the things we learned in Greece is that there is no such thing as a direct air-side transfer. I want to check this out in Canada and what your policy is. Can someone land in a private airplane on the air side of a terminal and walk directly to a commercial flight? Is that possible in Canada?

Mr. Rodocanachi: First of all, the air bandit normally used a private charter aircraft. On the occasions he did

[Translation]

septembre 1988 et la viabilisation d'ici novembre ou décembre.

Il nous faut également faire un appel d'offres auprès du secteur privé pour la structure. Nous espérons le faire d'ici le 1^{er} août. Les candidats auront jusqu'au 26 août pour se manifester. Nous aimerions accorder ce contrat au plus tard le 9 septembre, et que le terrain soit libre pour que l'entrepreneur puisse commencer les travaux d'ici le 1^{er} octobre, ce qui veut dire qu'en toute vraisemblance, cette structure pourrait être prête pour Noël.

J'en profite également chaque fois que je le peux pour en discuter avec les transporteurs aériens, tout particulièrement Air Canada, Canadien International et les associés de Canadien. Celui qui emportera le contrat cherchera des clients pour ce bâtiment. Je joue un peu les représentants, je suppose.

Nous examinons la question de ces passages couverts pour que le chemin à parcourir entre l'aérogare et l'avion se fasse dans des conditions un peu plus agréables. Nous espérons avoir notre document de premier projet, c'est-à-dire un document d'approbation de principe. Ce projet, ainsi que son financement, entreraient dans notre système à la fin d'août.

M. Shortliffe: Monsieur le président, pour répondre à la troisième question du député, mes collègues m'informent que ce système de radar sera installé en 1990-1991.

M. Clifford: Monsieur le président, nous nous sentons obligé de poser une question complémentaire, une question supplémentaire, disons-nous. London a fait la une des journaux, et que nous ayons fait la une ce printemps de notre journal national qui émane de la ville de London ne nous a pas beaucoup plu. On nous a décrits comme la ville qui facilitait le travail du bandit aérien grâce aux mauvaises installations de Transports Canada. C'était une personne qui se servait de votre aéroport et de votre système de sécurité pour transporter ses revolvers pour effectuer des braquages dans diverses villes ontariennes, y compris quatre fois à London, sauf erreur.

M. Benjamin: Il est allé dans l'Ouest.

M. Clifford: Il est aussi allé dans l'Ouest? J'en ai déjà parlé à la Chambre et je tiens à en reparler ici. C'est une simple vérification.

Le président a parlé de ce que nous avons appris en Grèce. Une des choses que nous avons apprises en Grèce est qu'en cas de correspondance, on ne peut passer directement d'un avion à l'autre sur la piste. Je veux savoir ce qu'il en est au Canada, quelle est notre politique. Est-ce que quelqu'un peut atterrir avec un avion privé et monter directement dans un avion commercial sans passer par l'aérogare? Est-ce possible au Canada?

M. Rodocanachi: Pour commencer, le bandit aérien se servait normalement d'un appareil privé nolisé. Les fois

[Texte]

transfer to commercial, he always kept his weapon in the hold baggage, not in the hand baggage. We had established this through interrogation after he had been captured. His baggage on domestic flights was not screened because at normal threat levels we do not screen hold baggage. You understand that the purpose of screening in airports in domestic flights is to prevent a hijacking. If his gun is in the hold, he has no access to it in the plane and therefore he is no threat.

In no airport in Canada is an unscreened individual allowed to mingle with screened passengers. If he comes in on a small private plane, he has not been screened. In the terminal, he has to go into the public side of the airport and then go through a screening to board a commercial plane.

Mr. Clifford: He has to get off the air side before he can get back on a commercial airplane.

Mr. Rodocanachi: That is right. He has to be escorted into the terminal building on the ramp, escorted into the terminal building on the public side of the airport.

Mr. Clifford: Are you satisfied that your security is such that it would never happen otherwise?

Mr. Rodocanachi: I cannot guarantee 100% that anything will not happen in a system of over 200 airports in Canada, but our regulations do not permit that; generally speaking, that is true, yes.

Mr. Clifford: Have the Mounted Police been notified about what you have just said now and are they on the lookout for this so that in fact they can enforce what you have just said? To your knowledge, do they have a memo that says to do exactly what you have just said?

Mr. Rodocanachi: Our regulations, our memoranda, and our instructions are all very clear that unscreened passengers cannot mingle with screened passengers. It is not only the RCMP but also everybody working in the aerodrome regulations in the airline industry.

Mr. Clifford: You understand this is a very different situation though. Let us not mislead anybody here. We are talking about the odd occasion, even in a great place like London, where we have all kinds of private traffic, that those individuals cannot stay on the tarmac and even if they have a boarding pass get directly on a commercial flight.

Mr. Rodocanachi: That is correct; the regulations are very clear. If he comes in on a small chartered airline, the airline is responsible for escorting the individual off the ramp into the public side of the airport.

[Traduction]

où il a pris des vols commerciaux, il laissait toujours son arme dans son bagage de soute, et non pas dans son bagage à main. C'est ce que son interrogatoire nous a appris après son arrestation. Ses bagages sur les vols commerciaux ne passaient pas aux rayons X, car quand le niveau de menace est normal, nous ne passons pas les bagages de soute aux rayons X. Les mesures de sécurité dans les aéroports pour les vols intérieurs visent à prévenir les actes de piraterie. Si son revolver est dans la soute, il ne peut y avoir accès dans l'avion et, par conséquent, il ne pose pas de danger.

Dans tout aéroport canadien, celui qui n'a pas passé la sécurité ne peut pas se mêler à ceux qui l'ont passée. S'il arrive dans un petit avion privé, il n'a pas passé la sécurité. Dans l'aérogare, il faut qu'il se rende dans la partie publique de l'aéroport, puis passe la sécurité avant de monter à bord de l'avion commercial.

M. Clifford: Il faut qu'il passe par l'aérogare avant de pouvoir monter dans un avion commercial.

M. Rodocanachi: Exactement. Il doit être escorté jusqu'à l'aérogare, dans la partie publique de l'aéroport.

M. Clifford: Êtes-vous convaincus que vos mesures de sécurité sont telles que cela n'arrivera jamais?

M. Rodocanachi: Je ne peux garantir à 100 p. 100 que rien n'arrivera dans un système qui compte plus de 200 aéroports au Canada, mais nos règlements ne le permettent pas; je répondrai d'une manière générale, oui.

M. Clifford: La Gendarmerie royale a-t-elle été notifiée de ce que vous venez tout juste de dire et est-elle sur le qui-vive afin de faire respecter ce que nous venez tout juste de dire? À votre connaissance, ont-ils une note leur indiquant de faire exactement ce que vous venez tout juste de dire?

M. Rodocanachi: Nos règlements, nos notes et nos instructions sont tout à fait clairs: les passagers n'étant pas passés par la sécurité ne peuvent se mêler aux passagers y étant passé. Cela ne concerne pas uniquement la Gendarmerie royale, mais tous les travailleurs de l'industrie aérienne qui doivent respecter et faire respecter ces règlements.

M. Clifford: Il ne faut pas oublier que c'est quand même une situation très différente. Il faut que tout le monde comprenne bien. Il s'agit d'incidents très isolés, même dans un endroit magnifique comme London, où le trafic privé est nombreux. Ces passagers ne peuvent rester sur la piste, et même s'ils ont déjà leur carte d'embarquement, ne peuvent monter directement dans un avion commercial.

• 1645

M. Rodocanachi: C'est exact; les règlements sont très clairs. S'il arrive sur un vol d'une petite compagnie d'avion nolisée, cette compagnie a la responsabilité de l'escorter jusque dans la partie publique de l'aéroport.

[Text]

Mr. Clifford: What consideration has been given in Canada to fully screening all checked baggage at domestic airports?

Mr. Rodocanachi: The checked baggage system we use as a preferred system, not just in Canada but internationally, is the passenger-baggage match system. The first line of defence is the passenger-baggage match, which at the moment we only employ on international flights. We did this ahead of the rest of the world.

The problem with requiring it on all domestic flights is the problem of inter-lining and the inherent delays that were due. We call for a passenger-baggage match and, in some cases, X-raying on domestic flights when we have any sort of intelligence of a threat or we have diplomats of certain countries travelling. Frequently during the week we call for additional security measures on domestic flights, but for the normal situation on domestic flights, we do not require a passenger-baggage match for two reasons.

Mr. Clifford: One of the things we learned in Europe was that baggage matching is one of the most effective devices. Most airport authorities told us this. How many times have you called it other than in the conditions you just outlined in places like Regina and in London, Ontario? How many would you call for in a year? Would it be one, two, or three? If I went back and checked at London, how many would I find? How many baggage matches have there ever been on a domestic flight out of London?

Mr. Rodocanachi: On all international flights, including transborder flights, a passenger-baggage match is required all the time. On domestic flights, a London flight going to Hamilton, for example, normally we do not call for one. I cannot tell you the number of times London has been called for a domestic flight, but I can find out for you. Each week I assign directions to airlines on specific flights in Canada calling for a passenger-baggage match. I cannot recall London being one of them recently.

Mr. Clifford: This is a little editorial comment. I know it is not going to be popular; it was not popular in Europe. We saw it on domestic flights within the countries there. I think it is time we had some of this in Canada. There is no way a guy should be carrying guns around in luggage. I do not care if it is in his hand baggage or his checked baggage; there is no place for it. I think we should have some calls for a match on domestic flights.

Mr. Rodocanachi: It is the Europeans who objected to the passenger-baggage match, and it is because of them that not until April of next year will Europe have the passenger-baggage match in place even on international flights. Canada has led the world on that.

[Translation]

M. Clifford: Avez-vous jamais envisagé, au Canada, de faire passer tous les bagages enregistrés aux rayons X?

M. Rodocanachi: Le système de bagages enregistrés que nous préférons, et non pas simplement au Canada, mais sur le plan international, c'est le système d'appariement des bagages. La première ligne de défense, c'est l'appariement, que, pour le moment, nous n'utilisons que pour les vols internationaux. Nous l'avons fait avant le reste du monde.

Le problème pour les vols intérieurs est celui des correspondances et des retards inhérents. Nous réclamons l'appariement et, dans certains cas, le passage aux rayons X pour les vols intérieurs lorsque nous sommes en possession de certains renseignements de menace ou que, parmi les passagers, il y a des diplomates de certains pays. Fréquemment pendant la semaine, nous réclamons des mesures de sécurité supplémentaires pour les vols intérieurs, mais dans des circonstances normales pour les vols intérieurs, nous ne réclamons pas d'appariement des bagages pour deux raisons.

M. Clifford: Une des choses que nous avons apprises en Europe est que l'appariement est une des méthodes les plus efficaces. C'est ce que la majorité des autorités aéroportuaires nous ont dit. Combien de fois l'avez-vous réclamé en dehors de circonstances comme celles que vous venez juste de décrire dans des endroits comme Regina et London, en Ontario? Combien de fois par an? Une fois, deux fois, trois fois? Si je retournais à London et que je posais la question, combien de fois me répondrait-on? Combien y a-t-il eu d'appariements de bagages pour un vol intérieur partant de London?

M. Rodocanachi: Pour tous les vols internationaux, y compris les vols transfrontaliers, l'appariement est toujours obligatoire. Pour les vols intérieurs, un vol de London à Hamilton, par exemple, normalement, nous ne le demandons pas. Je ne peux vous dire combien de fois nous l'avons demandé pour un vol intérieur à London, mais je peux me renseigner pour vous. Chaque semaine, j'envoie des directives aux compagnies aériennes pour des vols spécifiques au Canada leur demandant de procéder à un appariement. Je ne me souviens pas que London ait été dans le lot dernièrement.

M. Clifford: Ceci est un petit éditorial. Je sais que ce ne sera pas populaire; ce n'était pas populaire en Europe. Nous l'avons vu sur les vols intérieurs dans ces pays. Je crois qu'il est temps que nous fassions un peu la même chose au Canada. Il est inadmissible que quelqu'un puisse se promener avec des armes à feu dans ses bagages. Peu m'importe qu'elles soient dans son bagage à main ou dans son bagage enregistré; c'est inadmissible. Il faudrait réclamer l'appariement pour les vols intérieurs.

M. Rodocanachi: C'était les Européens qui s'opposaient à l'appariement, et c'est à cause d'eux qu'il faudra attendre jusqu'au mois d'avril, l'année prochaine, pour que l'Europe procède à l'appariement sur les vols internationaux. Le Canada est en tête du peloton mondial.

[Texte]

Mr. Clifford: I am very happy with what we are doing internationally, but I think we are lagging domestically. What happened with this guy carrying guns around is not acceptable to me and it is not acceptable to the people I represent. I think you should all be embarrassed by what happened.

Mr. Rodocanachi: I understand, but Transport Canada's responsibility is to protect the transportation system, which generally is hijacking. The individual with checked luggage is no danger to the travelling public or the transportation system. A bomb would be.

Mr. Robichaud: When you say "baggage match", you are talking about the computer baggage match on international flights.

Mr. Rodocanachi: No, not necessarily. If a passenger does not board his flight, his bag cannot go. In the larger carriers and on all the major international flights it is computerized. It might be in a small carrier. It has to be done by taking his name off as he boards the aircraft.

Mr. Robichaud: How often do you do a match on the tarmac just before the baggage is put into the plane? Do we do that in Canada?

Mr. Rodocanachi: It is rare, because all the major carriers can do it by computer.

• 1650

Mr. Robichaud: When we were in Europe we saw that happen quite a few times. People are brought right close to the airplane. All the baggage is out and everybody has to identify the baggage. Baggage that is not identified does not make it on the plane.

Mr. Rodocanachi: That is correct, Mr. Chairman. They do not normally have the capability in Europe to do a passenger bag match. When they do it, it has to be done the old-fashioned way. Their bags are taken out onto the ramp adjacent to the aircraft. As the passengers come to board the aircraft, they identify their bag and it is then placed aboard the aircraft. That used to happen here.

The Chairman: We saw that very thing. It was the weekend of the hijacking in Kuwait, and there was a royal Jordanian plane that brought them out on the air bus and let them off two by two to pick out their baggage. It took over an hour and a half. We were waiting for our plane to fly out. It was certainly interesting to watch.

Mr. Taylor: You are acquainted with that area in front of the old airport where we have the Lancaster on a pedestal? What is the department planning to do with that land?

[Traduction]

M. Clifford: Je suis très heureux de ce que nous faisons sur le plan international, mais sur le plan national, cela laisse à désirer. Je trouve inadmissible que ce type puisse se promener avec ses armes à feu, et ceux que je représente trouvent aussi cela inadmissible. Vous devriez tous avoir honte de ce qui s'est passé.

M. Rodocanachi: Je comprends, mais Transports Canada a pour responsabilité de protéger le système de transport et, d'une manière générale, c'est contre les actes de piraterie. Celui qui a des bagages enregistrés ne présente de danger ni pour les passagers ni pour le système de transport. Une bombe, oui.

M. Robichaud: Quand vous parlez d'«appariement», vous parlez de l'appariement par ordinateur sur les vols internationaux.

M. Rodocanachi: Non, pas forcément. Si un passager ne prend pas son vol, son bagage ne peut pas le prendre non plus. Dans les grandes compagnies et sur tous les principaux vols internationaux, c'est informatisé. Pour les plus petits transporteurs, c'est possible aussi. On raye le nom de tous les passagers au fur et à mesure qu'ils embarquent dans l'avion.

M. Robichaud: Vous arrive-t-il souvent de procéder à un appariement sur la piste juste avant que les bagages ne soient mis dans l'avion? Est-ce que nous le faisons au Canada?

M. Rodocanachi: C'est rare, parce que les grands transporteurs le font sur ordinateur.

M. Robichaud: Nous avons pu voir quelquefois comment les choses se passaient en Europe. On demande aux passagers de s'approcher de l'appareil. Tous les bagages sont rassemblés, et chacun doit identifier le sien. Les bagages qui ne sont pas identifiés ne sont pas montés à bord.

M. Rodocanachi: Vous avez raison. En Europe, d'habitude, on n'a pas la possibilité d'assortir bagages et passagers. Quand on le fait, on le fait suivant l'ancienne méthode. Les valises sont rassemblées sur une bretelle qui se trouve près de l'appareil. Au fur et à mesure que les passagers montent à bord, ils identifient leur valise, qui est ensuite placée à bord de l'avion. On procédait ainsi ici, autrefois.

Le président: Nous avons été témoins de cela. C'était le week-end où il y a eu le détournement de l'avion au Koweït, et on a laissé descendre les passagers deux à deux de l'avion royal jordanien pour qu'ils montent à bord d'un autobus, afin de récupérer leurs bagages. Cela a pris plus d'une heure et demie. Nous attendions pour prendre notre avion. C'était intéressant à voir.

M. Taylor: Vous connaissez l'endroit où se trouve le Lancaster sur un piédestal, en face de l'ancien aéroport, n'est-ce pas? Qu'est-ce que le ministère a l'intention de faire avec cet emplacement?

[Text]

Mr. McAree: It is my understanding that an air museum, which is also situated on the Calgary airport, is to be relocated eventually. The Lancaster bomber is to be relocated as part of the museum. All of the area at that airport in the old terminal area will be available for lease to the aviation industry.

Mr. Taylor: Are you providing land for the aerospace museum?

Mr. McAree: We have a request to provide the land, and I think we are prepared to do so if we get a commitment that the museum would be relocated along with the Lancaster bomber.

Mr. Taylor: There are lots of complications on this thing. The Lancaster was flown in when the Hon. Paul Hellyer was minister. There was an understanding that this land would be available for the museum. They have now donated several planes, some of them very rare. There are perhaps a few million dollars' worth of planes there. Just recently a chap donated \$31,000 worth of artifacts.

Unless we are going to relocate that museum or provide the area, it is going to be very unfair to these hundreds of people who have donated. You are going to be breaking faith with them. It is a betrayal. I am very concerned about it. People have been asked to donate to this museum for several years, and many have. And now the City of Calgary, or at least one alderman, is suggesting that they sell all these planes.

When I donate a plane to a museum, I certainly do not expect somebody to sell it. If I am going to sell it, I will sell it myself. There are a lot of implications and complications. I certainly hope that the Department of Transport is going to take a proper look at this, not simply use the big hand and throw these people off the area. They went down there in good faith, and I do not think they should be kicked off.

Mr. McAree: There is no intention of doing that. There is a site identified for a new museum, and we are prepared to co-operate fully.

Mr. Taylor: I am meeting the city council on this matter in a couple of weeks. Could I have something in writing from you on what you are prepared to do? That is the first thing they are going to throw me. So if any of you can give me it, I would certainly appreciate it. I have sent quite a lengthy letter to the minister on this, and he should have it yesterday or today.

The Chairman: When are you meeting with the council?

Mr. Taylor: On June 29.

The Chairman: I guess the minister should be back in action by then. Otherwise they are going to write.

[Translation]

M. McAree: Si je ne m'abuse, le Musée de l'aviation, qui se trouve sur le terrain de l'aéroport de Calgary, y sera déménagé un jour ou l'autre. Le bombardier Lancaster fera partie de l'exposition du musée. Toute cette aire, aux environs de l'ancienne aérogare, sera offerte en location aux compagnies d'aviation.

M. Taylor: Est-ce que vous fournirez les terres nécessaires au Musée de l'aviation?

M. McAree: On nous a demandé de le faire, mais je pense que nous n'accepterons que s'il y a un engagement pour que le musée accepte en même temps le bombardier Lancaster.

M. Taylor: Il y a beaucoup de complications ici. Le Lancaster a été transporté là quand l'honorable Paul Hellyer était ministre. Il était entendu que cet emplacement allait servir au musée. On a donné beaucoup d'appareils, dont certains sont très rares, qui valent sans doute quelques millions de dollars. Récemment, quelqu'un a donné des artefacts d'une valeur de 31,000\$.

Il serait injuste pour ces quelques centaines de personnes qui ont fait des dons de ne pas déménager le musée ou de fournir l'emplacement. Ce serait rompre une promesse, une trahison. Cela m'inquiète beaucoup. On a demandé pendant des années aux gens de faire des dons au musée, et beaucoup ont répondu à l'appel. Voilà que la ville de Calgary, du moins un des échevins, propose que l'on vende tous ces avions.

Si je fais don d'un avion au musée, je ne m'attends pas à ce qu'il soit vendu ensuite. Si je voulais le vendre, je le ferais moi-même. Il y a donc beaucoup de complications et de conséquences ici. J'espère que le ministère des Transports va se pencher sur cette question, et ne pas évincer ces gens de cet emplacement. Ces derniers ont agi de bonne foi, et je ne pense pas qu'on devrait les expulser.

M. McAree: Nous n'avons pas l'intention de faire cela. On a déjà déterminé l'emplacement du nouveau musée, et nous sommes prêts à coopérer entièrement.

M. Taylor: Dans quelques semaines, je rencontrerai le conseil municipal à ce propos. Pouvez-vous me fournir par écrit ce que vous êtes prêts à faire? C'est la première chose qu'on va me demander. Si vous pouviez me donner quelque chose, je vous en serais très reconnaissant. J'ai envoyé une longue lettre au ministre à ce propos, et il l'a reçue hier ou aujourd'hui.

Le président: Quand devez-vous rencontrer le conseil?

M. Taylor: Le 29 juin.

Le président: Je pense que le ministre sera de retour alors. S'il ne prend pas contact avec vous, il vous écrira.

Mr. Belsher: What is the status of the ownership and management of federally-owned airports—the policy that

M. Belsher: Quelle est la situation des aéroports dont le gouvernement fédéral est propriétaire et qu'il gère? Je

[Texte]

came out last year on implementation for purchase or lease of the airports? Have there been any offers to purchase, and how many economic development boards have been established across the country? Could you bring us up to date on that?

Mr. Shortliffe: I will ask Mr. McAree to fill in some detail for the hon. member, but since the policy was announced there have been expressions of interest from local authorities in several parts of Canada. These expressions of interest are being assiduously pursued. It is a complicated field which we are working on very hard. In fact, on my appointment as deputy minister, I was advised that this is certainly one of my priorities for the next little while, and there has been progress over the last year. I will ask Mr. McAree to fill you in.

Mr. McAree: I guess we have been approached by 45 or so communities or interest groups. A lot of the inquiries were basically for some initial information, and in most cases we have not had a second request. But at the moment there are five areas under serious study and they are Edmonton, Calgary, Vancouver, Mirabel and Dorval. There is some interest in Thunder Bay, and we have had inquiries from Quebec and London.

I am sorry to say that we have not had appointments to any economic development boards, but Saskatoon is very anxious. London, I believe, has also requested that we establish a board there. We understand that Winnipeg and Ottawa are probably going to request that we establish economic development boards there. We are in the process; we are ready to do it. The selection of board members is taking place for Saskatoon and London.

Mr. Belsher: There has been a statement already made that none of the ticket tax in place would go to the operation of airports, so there does not seem to be any further room for taxation to be given over to local identities. In view of that, do you think any groups are going to come forward and want to buy or take over completely?

Mr. McAree: Yes. If you refer to the policy, it is quite clear that the federal government intends to retain the money from the transportation tax, but it also implies that it is prepared to help financially, at least for a certain length of time, in getting local airport authorities established.

Mr. Benjamin: The industrial airport at Edmonton is municipally operated. They have a \$3-a-head passenger tax, and any airport can do that if it is municipally operated.

Mr. Belsher: Yes, but at \$50 a head right now on your ticket, there is not much room for manoeuvreability there.

Mr. Robichaud: We could take off the \$50.

The Chairman: Again, a little knowledge is a dangerous thing, and a little travel may be dangerous too. But in the European experience, they just shook their heads, not in bewilderment but in disdain, to think that you were going

[Traduction]

songe ici à la politique, qui remonte à l'an dernier, sur l'achat ou la location des aéroports. Y a-t-il eu des offres d'achat? Combien de conseils d'expansion économique ont été établis? J'aimerais que vous me disiez où nous en sommes?

M. Shortliffe: M. McAree vous donnera des détails. Depuis que le politique a été annoncée, il y a eu des autorités locales qui ont exprimé leur intérêt, un peu partout au Canada. Ces expressions d'intérêt sont assidûment recherchées. C'est un domaine compliqué où nous travaillons très dur. En fait, quand j'ai été nommé sous-ministre, on m'a dit que cela allait être une de mes priorités pendant un certain temps, et des progrès ont été réalisés au cours des douze derniers mois. M. McAree va vous donner d'autres détails.

M. McAree: Environ 45 localités ou groupes d'intérêt nous ont pressenti. Beaucoup des demandes de renseignements sont sommaires, et, dans la plupart des cas, il n'y a pas eu de suivi. Pour l'instant, cinq régions sont étudiées avec sérieux: Edmonton, Calgary, Vancouver, Mirabel et Dorval. À Thunder Bay, on a manifesté de l'intérêt et il y a eu des demandes de renseignements faites à Québec et à London.

Il est regrettable qu'il n'y ait pas eu de nomination aux conseils d'expansion économique mais Saskatoon s'y intéresse vivement. À London, on a également demandé qu'on en y établisse un. À Winnipeg et à Ottawa, on en fera sans doute autant. Les choses sont engagées et nous sommes prêts. Pour Saskatoon et London, on est en train de procéder à la nomination des membres du conseil.

M. Belsher: On a déjà annoncé que rien dans la taxe sur les billets n'allait contribuer à l'exploitation des aéroports. Il ne semble donc pas possible pour les autorités locales de percevoir une taxe supplémentaire. Cela étant, pensez-vous que les groupes vont maintenir leur intérêt, vouloir acheter les aéroports et s'en occuper complètement?

M. McAree: Oui. La politique est très claire. Le gouvernement fédéral a l'intention de retenir une partie de la taxe de transport, mais il a aussi annoncé qu'il était prêt à accorder son appui financier, pendant un certain temps, pour permettre aux autorités locales de faire la transition.

M. Benjamin: L'aéroport industriel d'Edmonton est exploité par les autorités municipales. Il y a une taxe de trois dollars par passager qui est perçue, et tout aéroport exploité par une municipalité peut en faire autant.

M. Belsher: Je sais mais, étant donné que l'on perçoit actuellement 50\$ par billet, il n'y a pas beaucoup de latitude possible.

M. Robichaud: Il n'y a qu'à cesser de percevoir les 50\$.

Le président: Tout comme des connaissances minces sont dangereuses, un petit voyage peut être dangereux aussi. En Europe, on a hoché la tête, non pas avec étonnement mais avec dédain, à l'idée que des aéroports

[Text]

to have sales of airport authorities without that authority getting the benefit of the passenger tax. I just wonder if it is not more sensible looking for local management of airports, rather than thinking that the money-losers we have, and so many, are going to be sold. It may be one thing to have a policy announced by a minister, but if it has been floating out there. . . That was, what, a year ago?

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, I think we should underline the policy announced by the minister. We are looking at varieties of options. It referred to the transfer to local authorities; it did not refer to the sale necessarily. We are looking at a variety of options and discussing a variety of options with locally interested groups. The policy said that the federal government would be responsive to expressions of interest from local groups, and that is indeed what we are actively doing. But so the committee does not go down the wrong path, the operative word in the policy was not "sale"; it was "transfer".

• 1700

The Chairman: I am glad you clarified that.

Mr. Forrestall: I would like very much to pursue the concept of port authorities, and how that fits in the structure of the development of transportation in this country, including our ports, our airports, our railways, our principal highways and our major industrial centres. I welcome very warmly the new deputy minister, who because of his background, I can assure you, will assume a very good high-level working knowledge of the affairs of transport. His predecessor was no slouch in that regard, and I am sure you will not be either, sir. So since I may have delayed in welcoming you, I do that.

Having said that, I turn to a matter of some pressing concern with respect to the repair of the *Louis St. Laurent*. As you will be aware, Mr. Chairman, and as the minister and government are fully aware, there is a very firm undertaking to move events forward so that we might preserve as nearly as we could the integrity of the work force at the HDIL in Halifax. I want to ask first of all about the delay. I will do it in a very general way by asking if the commissioner or the deputy minister could give me a very immediate update, and then I want to ask very specifically, if I may, without intruding upon the committee's time—and I appreciate their indulgence—about the engines.

Mr. Shortliffe: The commissioner is here with us, as you know, and would be glad to provide you with the detailed answers on the engines. On the general question you are asking, we are in the final stages of negotiation with HDIL in Halifax. We are hoping to come to a satisfactory conclusion of those negotiations within a very short period of time, and I do mean a very short period of time.

[Translation]

allaient être vendus sans que ceux qui s'en porteraient acquéreurs aient le pouvoir de percevoir la taxe. Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux que la gestion des aéroports soit locale, plutôt que de s'attendre à ce que les nombreux aéroports déficitaires soient vendus. C'est bien beau d'avoir une politique, annoncée par le ministre, mais il faut qu'elle ait les reins solides. . . La politique a été annoncée il y a un an n'est-ce pas?

M. Shortliffe: Je pense qu'il faut expliquer la politique annoncée par le ministre. Nous envisageons toute une gamme de possibilités. La politique envisage la cession aux autorités locales et pas nécessairement la vente des aéroports. Nous envisageons toute une gamme de possibilités et nous avons des discussions avec divers groupes locaux. La politique prévoit que le gouvernement fédéral répondra aux manifestations d'intérêt de la part des groupes locaux, et c'est ce que nous faisons concrètement. Afin de dissiper tout malentendu de la part des membres du Comité, il faut préciser que le terme clé de la politique n'est pas «vente» mais «cession».

Le président: Je suis content que vous l'ayez précisé.

M. Forrestall: Je voudrais parler des autorités portuaires. Où s'inscrivent-elles dans la structure de l'évolution des transports au Canada, du point de vue des ports, des aéroports, des chemins de fer, des grandes routes et de nos principaux centres industriels? Je souhaite la plus cordiale bienvenue au nouveau sous-ministre qui, étant donné sa carrière, nous apporte assurément tout un bagage de connaissances dans le domaine des transports. Son prédécesseur ne lui cédait en rien à cet égard, et je suis sûr que vous maintiendrez la tradition, monsieur. J'avais oublié de vous souhaiter la bienvenue.

Cela dit, je passe à une autre question d'intérêt brûlant, c'est-à-dire les réparations au *Louis Saint-Laurent*. Comme vous le savez, comme le ministre et le gouvernement le savent, on s'est engagé fermement à faire avancer les choses afin de conserver le plus possible intacte la main-d'oeuvre du chantier naval HDIL à Halifax. Je voudrais qu'on m'explique tout d'abord le retard. J'aimerais que le commissaire ou le sous-ministre me fasse le point de la situation et ensuite, plus précisément, sans vouloir usurper le temps des membres du Comité, dont j'apprécie la patience, j'aimerais poser des questions sur les moteurs.

M. Shortliffe: Le commissaire est ici, vous le savez, et il sera heureux de vous parler plus en détail des moteurs. Quant à votre première question, je vous dirai que nous en sommes aux étapes finales des négociations avec les chantiers navals HDIL à Halifax. Nous espérons pouvoir les mener à bien d'ici peu, et quand je dis d'ici peu, c'est très bientôt.

[Texte]

Mr. Forrestall: Days or weeks?

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, I would like to assure the hon. member that it is days, and I would hope it is days. It is not going to be a lot of weeks. We are going to get this thing to a satisfactory conclusion quickly. But we are in the short strokes, and I know the hon. member will appreciate that in the short strokes of a negotiation I do not want to go into the details of the negotiation.

With respect to the engines, please pose your question and Mr. Quail will answer it.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, because there have been some very serious charges laid of transmission of confidential information with respect to one of the bidders, one of the competitors, there has been an awful lot of confusion. Could I ask the commissioner where this matter stands? It is my understanding that public tenders in fact had been called, that bids were received, some five or six, that two or three were rejected and it boiled down to a couple of bids. Mr. Crosbie and Mr. McInnes and I find ourselves in the position that we had given a public undertaking to unions to do a performance that we have not been able to do. We are now some three to four months behind. I am not hypercritical about it, but I am mad about what is going on with respect to the engines.

• 1705

I must say, Mr. Chairman—and I will say it only once, I will not repeat it—the next time I am crossed up by Government Consultants International I will be very, very angry, and you will have me in front of this committee interminably. You will have to ask me to leave.

Against that background, I would like to ask what in the hell is going on with the engines. Either we have good engines or we do not have good engines. What in hell are we going to do? We have several hundred shipyard workers who would like to go back to work. They are all married; they have families; they are members of a community, and they are bloody angry at their elected representatives. It is not because I did anything, but somebody did, and somebody is playing games. If it is GCI, I want to know about it. I do not care whose belly gets rubbed or whose ass gets burned. I want an answer.

The Chairman: I think we got the drift of what Mr. Forrestall would like to get.

Mr. Forrestall: It is just a general question, Mr. Chairman.

Mr. Quail: Perhaps I could go back and say that first of all the type of contract we are talking about with respect to HDIL and a major mid-life refit for the *Louis St. Laurent* is that it is a contract for the design and the mid-life construction of the ship. As part of that arrangement, the prime contractor, HDIL, is responsible for the design work and they are also responsible for developing the design against a fixed price.

[Traduction]

M. Forrestall: C'est une question de jours ou de semaines?

M. Shortliffe: J'aimerais pouvoir vous dire que c'est une question de jours, car c'est ce que j'espère. Si c'était de semaines, ce serait seulement quelques semaines. Nous allons certainement mener cela à bien avec diligence. Nous sommes en train de mettre au point les derniers détails, et l'honorable député comprendra bien que les choses sont délicates en matière de négociations et que je m'abstiendrai de lui donner des précisions.

Pour ce qui est des moteurs, M. Quail vous répondra.

M. Forrestall: Étant donné qu'il y a eu des accusations graves concernant la transmission de renseignements confidentiels portant sur un des soumissionnaires, un des concurrents, cela a créé beaucoup de confusion. Le commissaire peut-il nous dire où nous en sommes? Si je ne m'abuse, on a fait un appel d'offres public, les offres ont été déposées, cinq ou six, dont deux ou trois ont été rejetées, si bien qu'il ne restait plus que deux concurrents. M. Crosbie et M. McInnes et moi-même nous sommes trouvés dans une situation où, après avoir pris un engagement public à l'endroit des syndicats, nous n'avons pas pu le respecter. Il y a maintenant trois ou quatre mois de retard. Je ne voudrais pas critiquer à outrance, mais je suis mécontent de ce qui se passe dans le cas des moteurs.

Monsieur le président, je ne vais pas le répéter, la prochaine fois que le groupe Government Consultants International me joue un mauvais tour, je me fâcherai, et je serai constamment présent aux réunions du comité. Vous devrez me demander de partir.

Dans ce contexte, je voudrais savoir ce qui se passe avec les moteurs. Ou bien les moteurs sont bons, ou bien ils ne le sont pas. Que diable allons-nous faire? Il y a plusieurs centaines de travailleurs des chantiers navals qui voudraient retourner au travail. Ils sont tous mariés, ont des familles, font partie de la collectivité, et ils sont très mécontents à l'endroit des représentants élus. Ce n'est pas ma faute, c'est la faute de quelqu'un d'autre qui nous joue des tours. Si c'est le groupe GCI, je veux le savoir. Je me soucie peu de ceux qui y perdront des plumes. Je veux une réponse.

Le président: Je pense que nous avons une bonne idée de ce que M. Forrestall veut savoir.

M. Forrestall: La question est générale.

M. Quail: Je voudrais revenir tout d'abord au genre de contrat dont il s'agit, pour dire que, en ce qui concerne les chantiers navals HDIL et la rénovation du *Louis Saint-Laurent*, qui en est à la moitié de sa durée prévue d'exploitation, il s'agit d'un contrat pour les plans et les travaux concernant le navire. Suivant les modalités de l'accord, le principal entrepreneur, HDIL, est responsable de l'établissement des plans et aussi de leur réalisation pour une somme fixe.

[Text]

Mr. Forrestall: Fully responsible.

Mr. Quail: In order to back up that requirement, at the time we go to award the contract for the actual work, they need to put up a performance bond equal to 25% of the price of the contract. Against that, they therefore carry the liability that the ship will perform at the end of the construction period against the original undertaking relating to the operational requirements.

As a result of that, during the time they did the design they went out to tender for a number of systems. One of them was the propulsion system. The government did not go out to tender for the propulsion system; it was the prime contractor, HDIL.

They then subsequently evaluated the bids, and at the time, as the deputy minister has stated, negotiations were ongoing against a price and against the operational requirements. With respect to the propulsion system that has been put forward by the prime contractor, they have put forward one propulsion system for our consideration, and that is the propulsion system we have on the table at the moment. They feel that is the only propulsion system they are prepared to recommend to meet the performance requirements because they are putting up the bond.

Having said that, that proposal to us is a proposal dealing with MAK diesels and some electrical companies, Siemens and Westinghouse. Our concerns with it at the moment relate to the proposed MAK diesel.

So as part of the ongoing negotiations relating to the final settlement, we have had the issue of cost, which as the deputy has said, we have just about concluded, and we are waiting now for the letter from HDIL. A secondary issue, however, is that underneath that umbrella agreement is the requirement for HDIL and their selected subcontractor, who is responsible for the full integration of the propulsion system, to answer some of our questions with respect to the diesels. We raised those questions last week and we received a note yesterday by telefax from HDIL. We are looking at that and we will be going back to HDIL shortly.

So the discussion relates to the selection of the diesels for the proposal that is on the table. It is my view that at this point that is not precluding advancing with the documentation that is required for putting the project into place. We have that in hand, but they do owe us a letter, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: What documentation is required?

• 1710

Mr. Quail: From our side, having now just about concluded the negotiations, we must obtain program approval from the board. As well, DSS must also obtain construction approval from the board.

Mr. Forrestall: Which board?

[Translation]

M. Forrestall: Il est entièrement responsable, n'est-ce pas?

M. Quail: Pour étayer cette exigence, au moment où il s'agira d'octroyer le contrat de construction, HDIL devra offrir une garantie de bonne exécution égale à 25 p. 100 du prix du contrat. C'est ainsi que HDIL a la responsabilité de garantir que le navire sera en état une fois la période de construction terminée en application de l'engagement originel concernant les exigences d'exploitation.

Au moment où HDIL préparait les plans, la société a fait un appel d'offres pour certains systèmes, notamment pour le système de propulsion. Le gouvernement n'a donc pas fait d'appel d'offres car le principal entrepreneur, HDIL, l'a fait.

Il y a eu ensuite évaluation des soumissions, et aujourd'hui, le sous-ministre l'a annoncé, on est en train de négocier le prix et le cahier des charges. Le système de propulsion proposé par l'entrepreneur principal nous a été soumis, et il est à l'étude actuellement. Selon l'entrepreneur principal, c'est le seul système de propulsion qu'il serait prêt à recommander pour respecter les exigences de bonne exécution, parce que HDIL a déposé une garantie.

La proposition qu'on nous a faite prévoit des moteurs diesel MAK et la participation de sociétés de matériel électrique, la Siemens et la Westinghouse. En ce moment, nous nous inquiétons au sujet du moteur diesel MAK proposé.

Au moment des négociations qui concernent le règlement final, nous avons dû nous pencher sur la question du coût qui, comme l'a dit le sous-ministre, vient d'être réglée, et nous attendons actuellement une lettre de la HDIL. Toutefois, il y a une question connexe: par cet accord général, on exige que la HDIL et son sous-traitant, qui est responsable de l'intégration totale du système de propulsion, répondent à certaines questions concernant les moteurs diesel. La semaine dernière, nous avons posé ces questions et la HDIL nous a répondu hier par téléfax. Nous sommes en train d'analyser la réponse et nous répondrons à la HDIL sous peu.

Les discussions portent donc sur le choix des moteurs diesel pour la proposition dont nous sommes saisis. Pour l'instant, je suis d'avis que cela n'empêche absolument pas la préparation des documents nécessaires au démarrage du projet. Nous les avons entre les mains, mais en fait, ils doivent nous envoyer une lettre, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: De quels documents s'agit-il?

M. Quail: Quant à nous, puisque nous venons de terminer les négociations, il nous faut obtenir du Conseil l'approbation du programme. De même, le MAS doit aussi obtenir du Conseil l'approbation de la construction.

M. Forrestall: Quel conseil?

[Texte]

Mr. Quail: Treasury Board. So that work is ongoing, in its anticipation of receiving the letter from HDIL. It is advancing, and that is where we stand today.

Mr. Forrestall: Then I hope I am being succinct and very tight and very close here and very proper. There is no question then that HDIL, with this unsolicited proposal—I guess in the first instance, was it not?

Mr. Quail: That is what started the—

Mr. Forrestall: The ball rolling.

Mr. Quail: Yes.

Mr. Forrestall: They now have full responsibility.

Mr. Quail: Yes.

Mr. Forrestall: You retain, however, through Treasury Board and other mechanisms of due process a proper and adequate process, and you still reserve the right to accept or reject HDIL's proposal. Or are you committed to the process? What has been done, for example, with respect to pre-engineering work for the bow? Has that been done?

Mr. Quail: Yes.

Mr. Forrestall: Has work started on the bow?

Mr. Quail: No.

Mr. Forrestall: Nothing has started. There has not been one job created as yet, Mr. Commissioner.

Mr. Chairman, I wish the minister were here, because I have a couple of questions I would like to ask him. I think that I gather what the commissioner is saying—and the deputy minister can correct me if I am wrong—is that things are on track. We are now talking about details. We are talking about cleaning up paper. We are not talking about any substantive change from the low bidder, in terms of HDIL's contract. If we are, we better know about it, and we better know about it this afternoon.

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, if I may, Mr. Quail will elaborate again, but I would just like to repeat to you: we are in the final stages of negotiations for the overall handling of this major refit of the *Louis St. Laurent*. We feel that we had senior-level negotiations last week—

Mr. Forrestall: Yes, but you are not answering my question.

The Chairman: He is willing to try.

Mr. Forrestall: Is HDIL's position in jeopardy, or are we now tied in great detail?

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, I was starting to say that we had senior-level negotiations last week. We believe that they were positive, and as I said to the hon. member in answer to his first question, our intent and our wish is to

[Traduction]

M. Quail: Le Conseil du Trésor. Le travail se poursuit, en prévision de la réception de la lettre de HDIL. Les choses progressent, et c'est là que nous en sommes aujourd'hui.

M. Forrestall: Alors j'espère être très concis et tout à fait dans le ton. Il ne fait aucun doute alors qu'HDIL, avec cette proposition non sollicitée—c'était bien cela au début, n'est-ce pas?

M. Quail: C'est ce qui a mis. . .

M. Forrestall: Les choses en branle.

M. Quail: Oui.

M. Forrestall: Ils en ont maintenant l'entière responsabilité.

M. Quail: Oui.

M. Forrestall: Vous conservez toutefois, par l'entremise du Conseil du Trésor et d'autres mécanismes, un processus convenable et vous conservez le droit d'accepter ou de refuser la proposition d'HDIL. Ou seriez-vous plutôt engagés? Qu'est-ce qui a été fait, par exemple, à l'égard du travail préalable d'ingénierie pour l'étrave? Est-ce que cela a été fait?

M. Quail: Oui.

M. Forrestall: Est-ce que les travaux ont commencé sur l'étrave?

M. Quail: Non.

M. Forrestall: Rien n'a été entrepris. Aucun emploi n'a encore été créé, monsieur le commissaire.

Monsieur le président, j'aimerais que le ministre soit ici, car j'aurais quelques questions à lui poser. Je crois que le commissaire dit—et le sous-ministre pourra me reprendre si je me trompe—que les choses sont en route. Il s'agit maintenant des détails, de la paperasse. Il ne s'agit pas d'un changement de fond par rapport au plus bas soumissionnaire, dans le cas du contrat de HDIL. Si tel est le cas, il faudrait que nous en soyons informés, et cet après-midi.

M. Shortliffe: Permettez-moi, monsieur le président, M. Quail développera, mais j'aimerais répéter ceci: nous en sommes aux dernières étapes des négociations pour l'ensemble de cette rénovation majeure du *Louis Saint-Laurent*. Nous estimons avoir eu des négociations au niveau supérieur la semaine dernière. . .

M. Forrestall: Oui, mais vous ne répondez pas à ma question.

Le président: Il accepte d'essayer.

M. Forrestall: Est-ce que la position de HDIL est en danger, ou sommes-nous maintenant liés en détail?

M. Shortliffe: Monsieur le président, j'ai commencé à dire que nous avons eu des négociations au palier supérieur la semaine dernière. Nous estimons qu'elles ont été positives, et comme je l'ai dit au député en réponse à

[Text]

bring this negotiation to a successful conclusion within a very short period of time with HDIL.

Mr. Forrestall: Thank you. And if you would pass on, if you would on my behalf, my concerns about Government International—

The Chairman: You can pass those on in other forums.

Mr. Forrestall: No, no, I meant—

The Chairman: I would like you to pass it on in other forums in the same room, only on a Wednesday morning, as you have said it here this afternoon, and I am sure it would be received with interest, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you very much.

The Chairman: Okay, we have gone around once and twice, and now I look to Mr. Benjamin for a third. I still have my swordfish question, which I know the department is fully aware of.

Mr. Friesen: I have one more.

Mr. Belsher: What time are we getting out of here?

The Chairman: I was hoping it was going to be 5.30 p.m.

Mr. Belsher: So was I.

The Chairman: Let us try. I think we should be able to, easily. We have all been here a long time, and actually it has been very informative, and frankly again I think the staff has prepared a good set of questions which helped focus the attention. Then of course we had the interesting intervention of Mr. Benjamin in his questioning.

Mr. Benjamin: I have a couple of questions, Mr. Chairman. Just to put it on the record, the figure I gave of a 400% increase in near misses over the past three years was a statement by the Canadian Air Traffic Control Association. It was not one of mine, or some reporter's. But whether the figure is correct or not, they make the point that there has been an increase, largely due to the combination of increased air traffic and inadequate staffing of control towers.

How many more air traffic controllers do you need, and what are your projections on the retirements, and those presently in training? I think you need three years at least before you put one on stream. What is the situation? This has been raised every year and we have had complaints every year and we keep being assured that we have enough. Then I want to tie into the area of inspections generally and inspectors. My first question is on what is happening about the supply of air traffic controllers and increasing the number.

[Translation]

sa première question, nous avons l'intention et le désir de mener, dans un très bref délai, cette négociation à bon terme avec HDIL.

M. Forrestall: Merci. Et si vous pouviez transmettre mes préoccupations quant à Government International. . .

Le président: Vous pouvez les transmettre dans d'autres instances.

M. Forrestall: Non, non, je voulais dire. . .

Le président: J'aimerais que vous les transmettiez dans d'autres instances dans la même salle, mais le mercredi matin, comme vous l'avez dit cet après-midi, et je suis certain que cela serait reçu avec beaucoup d'intérêt, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci beaucoup.

Le président: Bon, nous avons fait le tour deux fois, et maintenant, j'entreprends un troisième tour avec M. Benjamin. J'ai toujours ma question sur les espadons, dont je sais que le ministère est bien au courant.

M. Friesen: J'en ai une autre.

M. Belsher: À quelle heure sortons-nous d'ici?

Le président: J'espérais que ce soit vers 17h30.

M. Belsher: Moi aussi.

Le président: Essayons. Je crois que nous pourrions y parvenir facilement. Nous sommes tous ici depuis longtemps, et nous avons en fait beaucoup appris; à vrai dire, je répète que le personnel a préparé un bon ensemble de questions qui ont aidé à concentrer l'attention. Et puis, évidemment, nous avons eu l'intervention intéressante de M. Benjamin dans ses questions.

M. Benjamin: J'aurais quelques questions, monsieur le président. Pour le dossier, le chiffre que j'ai donné de 400 p. 100 d'augmentation des quasi-abordages depuis trois ans provient d'une déclaration de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien. Il ne vient pas de moi, ni d'un journaliste. Que ce chiffre soit juste ou non, il montre bien qu'il y a eu une augmentation, due en grande partie à une augmentation de la circulation aérienne s'ajoutant à l'insuffisance des effectifs des tours de contrôle.

De combien d'autres contrôleurs de la circulation aérienne avez-vous besoin, et quelles sont vos projections quant aux retraites et aux personnes actuellement en formation? Je crois qu'il faut au moins trois ans de formation avant d'entrer en service. Qu'est-ce qui se passe? Cette question a été soulevée chaque année et chaque année nous avons reçu des plaintes et on nous répond toujours qu'il y en a assez. Puis je voudrais aborder la question des inspections en général et des inspecteurs. Ma première question porte sur le nombre des contrôleurs de la circulation aérienne et sur l'augmentation de ce nombre.

[Texte]

[Traduction]

• 1715

Mr. Proulx: Mr. Chairman, we currently have a shortage in the key units, which are the area control centres of approximately 70 controllers out of a work force of approximately 800 air traffic controllers in the area control centres alone.

Traffic since 1983 at certain locations has surpassed all expectations and certainly forecasts. At Toronto in the area control centre the increase is in excess of 54% since 1983. In the first five months of this year we are experiencing another 12% increase at Toronto. These increases occur at Vancouver also and in most area control centres.

As for what we are doing to reduce the shortfall and have sufficient staff on hand, currently we are running the training institute in Cornwall at its capacity. We have seven courses running right now, with 24 students per course. We hope that within the next three years we will have enough controllers to handle the traffic, including the growth we are anticipating.

The problem with air traffic controllers, as you know, is that it is a non-marketable skill and therefore we train them ourselves at the training institute. To complete the training of an air traffic controller who works in an area control centre requires approximately two years.

Mr. Benjamin: On the matter of enforcing the maintenance and safety standards—I suppose this involves everything from maintenance to complete overhauls and air worthiness generally—and this business of allowing certain airlines, the biggest ones and the most reputable ones, to do the certification of aircraft, the final certification, before they go back into service, is it because you do not have enough inspectors yourselves and you do not want to hire any more? I get the impression here you have a coyote in charge of the chicken coop. When you allow that to prevail, even if it is the most reputable airline in the world, they could have made a mistake too.

I am particularly concerned about the older aircraft, such as the 737 that was made into a convertible, except that it happened in the air. With all the emergency hurry-up inspections of 737s, is it all done only by the airline, namely Canadian, or did Air Canada move in some inspectors too? There are other old aircraft around; for example, the first generations of DC-9s that are still flying around are even older than 737s. Are you leaving it entirely to the airlines to carry out? Or are you moving in there with a little more muscle and a little more troops to go over those commercial aircraft with a fine-tooth comb?

Mr. W. Newton (Director General, Aviation Regulation, Department of Transport): The question has several aspects. One is the overall delegation to the industry of certain regulatory functions of the minister and also our inspection practices or policies for older aircraft. I would like perhaps to come back to the delegation issue, if I may. As for dealing with the older

M. Proulx: Monsieur le président, à l'heure actuelle, dans les unités clés, soit les centres de contrôle régionaux, il nous manque environ 70 contrôleurs sur un effectif d'environ 800 dans les seuls centres régionaux de contrôle.

Depuis 1983, le trafic à certains endroits dépasse toutes les attentes et toutes les prévisions. À Toronto, dans le centre de contrôle régional, l'augmentation dépasse 54 p. 100 depuis 1983. Pour les cinq premiers mois de l'année en cours, il y a une nouvelle augmentation de 12 p. 100 à Toronto. Il se produit également des augmentations à Vancouver et dans la plupart des centres de contrôle régionaux.

Quant à ce que nous faisons pour combler l'écart et obtenir un effectif suffisant, à l'heure actuelle l'institut de formation de Cornwall fonctionne à capacité. Nous donnons actuellement sept cours, avec 24 étudiants par cours. Nous espérons que d'ici trois ans nous aurons suffisamment de contrôleurs pour faire face au trafic, y compris à la croissance que nous prévoyons.

Comme vous le savez, il n'y a pas d'autres débouchés pour le métier de contrôleur de la circulation aérienne, et c'est pourquoi nous les formons nous-même à l'institut de formation. La formation d'un contrôleur travaillant dans un centre de contrôle régional exige environ deux ans.

M. Benjamin: À propos de l'application des normes d'entretien et de sécurité—j'imagine que cela englobe tout depuis l'entretien jusqu'aux révisions complètes et à la navigabilité en général—et quant à la pratique par laquelle certaines lignes aériennes, les plus importantes et les plus fiables, sont autorisées à certifier elles-mêmes les avions avant de les remettre en service, est-ce que cela tient au fait que vous n'avez pas suffisamment d'inspecteurs et que vous ne voulez pas en engager davantage? J'ai l'impression qu'on a chargé un coyote de s'occuper du poulailler. Si vous permettez cela, même s'il s'agit de la ligne aérienne la plus fiable du monde, elle pourrait elle aussi se tromper.

Je m'inquiète surtout des vieux avions, par exemple le 737 transformé en décapotable, en plein ciel. Est-ce que toutes les inspections accélérées d'urgence des 737 sont faites uniquement par la ligne aérienne, soit Canadien, ou est-ce qu'Air Canada a aussi fourni certains inspecteurs? Il existe d'autres vieux avions, par exemple les premières générations de DC-9 sont encore plus vieilles que les 737. Est-ce que vous laissez les inspections entièrement aux lignes aériennes? Ou est-ce que vous mettez un peu plus d'énergie et de personnel pour passer ces avions commerciaux au peigne fin?

M. W. Newton (directeur général, Réglementation aérienne, ministère des Transports): Il y a plusieurs aspects à cette question. La première est la délégation globale à l'industrie de certaines fonctions de réglementation du ministre et aussi nos pratiques ou nos politiques en matière d'inspection des vieux avions. J'aimerais si vous le permettez revenir à la question de la

[Text]

aircraft issue and the specific initiatives that we have under way or in place, I would like Mr. Torck to deal with those, if that is possible. Mr. Chairman.

Mr. Torck: Mr. Chairman, with respect to the aging aircraft, the Federal Aviation Administration in the United States about 10 days ago called a meeting of manufacturers and operators to discuss very seriously the approach that is currently being taken with aging aircraft. We had a team of five members participate in those discussions. There are serious proposals coming out of those discussions, none of which we have in our hands at the moment.

• 1720

However, in direct response to the question you asked about what are we doing about looking at the aging fleets currently in place, yes, we have indeed gone into, and are currently examining, the approach the airlines use in incorporating these special inspections—what we term supplemental inspection documents. This is to look at specific areas that would be under stress for the aircraft and how they are incorporating these into their maintenance procedures. That is all being done as a means of assuring ourselves that the procedures we know should work are in fact being applied. This is ongoing now.

Mr. Benjamin: You do not carry out any of the actual inspections yourselves then. The only thing you are inspecting is the procedures, you are not doing any of the inspecting.

Mr. Torck: That is correct. We do not do the inspections ourselves. That is carried out by the aircraft maintenance engineer employed by the carrier and we, in turn, will look at the work he performs. Our inspectors are on site. If an aircraft were opened up for some particular maintenance procedure, our inspectors on a regular and a non-forecast approach would take a look at the aircraft while it is open to see that the proper maintenance procedures are indeed being carried out by the airlines.

Mr. Benjamin: Is this part of the 1988-89 estimates? They contain a major national audit program covering national and major regional air carriers.

The United States has recently launched a year-long safety audit to examine all the cargo and passenger commuter carriers. Are you going into something similar? For example, I presume what you just told us about the procedures and what not is part of an audit.

Mr. Torck: Yes, but I would rather term it as part of a surveillance we exercise on a day-by-day basis.

The national audit program you are referring to is, if you wish, a larger scale audit of the performance of the carrier and would look at the operations side from an aircrew point of view and of course from the perspective

[Translation]

délégation. Quant à la question des vieux avions et aux mesures précises en voie d'adoption ou déjà adoptées, j'aimerais si possible, monsieur le président, que M. Torck donne la réponse.

M. Torck: Monsieur le président, quant aux vieux avions, la Federal Aviation Administration des États-Unis a convoqué il y a une dizaine de jours une réunion des fabricants et des exploitants pour discuter très sérieusement de la démarche actuellement adoptée à l'égard des vieux avions. Une équipe de cinq membres a participé à ces entretiens. Ceux-ci aboutissent à des propositions sérieuses, mais nous n'avons encore pris connaissance d'aucune d'entre elles.

Toutefois, pour répondre directement à la question que vous avez posée quant à ce que nous faisons à l'égard des appareils vieillissants, nous avons effectivement étudié, et nous le faisons toujours, l'approche utilisée par les lignes aériennes pour incorporer ces inspections spéciales—ce que nous appelons les documents d'inspection supplémentaire. Il s'agit d'examiner l'appareil qui serait soumis à des tensions et de voir comment cela s'insère dans les méthodes d'entretien. Nous faisons cela pour nous assurer que les procédures dont nous savons qu'elles devraient fonctionner sont effectivement appliquées. Cela se fait maintenant de façon permanente.

M. Benjamin: Vous ne procédez donc pas vous-mêmes aux inspections. Vous n'inspectez que les méthodes, vous ne faites pas d'inspections proprement dites.

M. Torck: C'est exact, nous ne faisons pas les inspections nous-mêmes. Elles sont faites par l'ingénieur d'entretien des avions employés par le transporteur, tandis que nous examinons son travail. Nos inspecteurs sont sur les lieux. Si un avion est ouvert pour des travaux d'entretien, nos inspecteurs l'examinent de façon régulière et non prévisible pour s'assurer que les lignes aériennes appliquent effectivement les bonnes méthodes d'entretien.

M. Benjamin: Est-ce que cela fait partie du budget 1988-1989? Il y a un programme national majeur de vérification portant sur les transporteurs aériens nationaux et sur les principaux transporteurs régionaux.

Les États-Unis ont dernièrement entrepris une vérification de sécurité d'un an portant sur l'ensemble des transporteurs de marchandises et sur les navettes de voyageurs. Entreprenez-vous quelque chose de semblable? Par exemple, je suppose que ce que vous venez de nous dire quant aux méthodes fait partie d'une vérification.

M. Torck: Oui, mais je préférerais parler d'une surveillance quotidienne.

Le programme national de vérification dont vous parlez est, si vous voulez, une vérification à plus grande échelle du rendement du transporteur qui examine les opérations du point de vue de l'équipage et, évidemment,

[Texte]

of airworthiness and maintenance. At the moment, that is scheduled about once every three years for the major carriers.

Mr. Benjamin: You should be reminded that if anything goes wrong you are still going to get the blame. If an airline goofs up, the can is still tied to your tail.

The Chairman: Just to add to that without the preamble to the comment, what you described there about your inspectors really looking at the process and procedures of the aircraft of the carrier, is this not pretty well the procedure anywhere in the world?

Mr. Torck: That is correct.

The Chairman: The government inspectors are not doing the initial, fundamental inspection. They are checking on the processes and procedures used in that.

Mr. Torck: That is absolutely correct, Mr. Chairman.

The Chairman: You were going to talk about the delegation of the regulatory thing, but I think we sort of answered that.

Mr. Torck: Yes.

The Chairman: That is good. That expedites it.

Mr. Belsher: What part does the manufacturer of the aircraft play in lining up the sort of inspection that should take place when something is discovered such as what happened with the *Boeing 737* over in Hawaii?

Mr. Torck: Mr. Chairman, the manufacturer is routinely requested by the aviation authority of whichever country we are speaking of to develop these supplemental inspection documents I referred to just a moment ago. That is done in response to the push for continuing safety in the whole approach.

It is pushed equally by the fact that as we continue to operate these aircraft we recognize they are indeed operating economically, and there is a firm desire to continue to operate them because of that. But we have to assure ourselves of their safety. So we ask the manufacturer to go back through the structure of the aircraft, determine what levels of fatigue the aircraft can indeed accept and what areas should be examined more frequently. They do that on the basis of the flow of information that comes from the maintenance procedures in place, conducted by the carriers. All that information flows into the manufacturer. He collates it, puts it together, and says here is where you have to look, and here is where you do not have to look but it is worthwhile checking, and this is how often you should do it.

• 1725

So the manufacturer is indeed a very strong link in this whole process, because he is the one with the technical knowledge, the engineering expertise, to make those determinations.

[Traduction]

du point de vue de la navigabilité et de l'entretien. À l'heure actuelle, cette vérification est prévue environ aux trois ans pour les grands transporteurs.

M. Benjamin: Il ne faut pas oublier que, si quelque chose tourne mal, c'est vous qui allez en être blâmé. Si une ligne aérienne fait une erreur, c'est toujours à vous qu'on s'en prendra.

Le président: J'aimerais ajouter à cela, sans le préambule. Le fait que vos inspecteurs examinent les méthodes et les procédures du transporteur, n'est-ce pas ce qui se fait partout au monde?

M. Torck: C'est exact.

Le président: Les inspecteurs gouvernementaux ne procèdent pas à la première inspection, à l'inspection fondamentale. Ils vérifient les méthodes et les procédures utilisées pour cela.

M. Torck: C'est tout à fait juste, monsieur le président.

Le président: Vous deviez parler de délégation, mais je crois que nous y avons répondu.

M. Torck: Oui.

Le président: C'est bien. Cela accélère les choses.

M. Belsher: Quel est le rôle du fabricant de l'appareil lorsqu'il s'agit de déterminer le genre d'inspection qui devrait être fait lorsqu'on découvre quelque chose, par exemple, ce qui s'est produit dans le cas du *Boeing 737* à Hawaii?

M. Torck: Monsieur le président, les autorités aériennes de tous les pays demandent de façon routinière aux fabricants de préparer ces documents d'inspection supplémentaire dont j'ai parlé tout à l'heure. Cela se fait dans une intention globale de sécurité.

Cela dépend aussi du fait que ces appareils sont effectivement économiques et qu'on désire fortement continuer de les exploiter pour cette raison. Mais il faut nous assurer de leur sécurité. C'est pourquoi nous demandons aux fabricants d'étudier la structure de l'appareil, de déterminer les niveaux de fatigue qu'il peut effectivement supporter et les parties qui devraient être examinées plus souvent. Ils le font d'après les renseignements provenant des méthodes d'entretien des transporteurs. Tous ces renseignements sont transmis au fabricant qui les réunit, puis indique ce qu'il faut absolument examiner, ce qu'il serait bon d'examiner, et à quel rythme.

Le fabricant est donc un chaînon très important de ce processus, car c'est lui qui dispose des connaissances techniques, des connaissances en génie nécessaires pour prendre ces décisions.

[Text]

Mr. Friesen: I have one question, and it relates to the matter I raised first thing this morning. It is unrelated to the Johnston brief per se, but it is on the same subject.

About seven years ago I had a constituent come to me regarding the licensing of *Skycrane* helicopters for Silver Grizzly Timber Co., in Prince Rupert. He was complaining that while Airworthiness would not license the *Skycrane* to operate in Canada, it was allowing an American company from *Oregon* to come up under temporary permit to do the logging in Canada while the Canadians could not operate. That was seven or eight years ago. I understand that since then Silver Grizzly has gone into receivership. The agent that was trying to import those helicopters has given up. I think since then *Skycrane* may have been licensed to operate in Canada, but I would like to know why it would take seven or eight years to license a craft like that, when all I can understand is—and I think Mr. Benjamin alluded to it—that it has never been licensed before in Canada, even though it is licensed in other places. Why is it it takes seven or eight years to license a craft like that?

Mr. Torck: It does not take seven or eight years to do a type approval or a type certification for an aircraft. We are normally able to respond in about six months. However, a two-phase process is involved. The manufacturer of the aircraft must make application for that type-approval process to start, and there must be a customer for that aircraft in the country.

In some cases where you have a private operation—and I believe we are talking about this kind of operation here—where the aircraft is indeed following a very restricted operation, in not overpopulated areas, or in other words it is not involved in endangering other people's lives and they are fully aware of the risks involved in logging, then indeed a permit is granted for them to operate that way privately. But the moment you want to go into a commercial operation and set yourself up for hire, we no longer have that restricted approach of limited, if you wish, risk involved. He is now able to go and hire himself out to anybody anywhere in the world; in which case we are now obligated to go through the routine of meeting the ICAO requirements, as well as our own national safety standards. I think that is the approach we are taking now.

Indeed, about a week ago we were in the process of going through the type-approval process with a *Boeing Vertol 107* aircraft, which is probably 25 years old and is just now requested to be granted a certificate of airworthiness in an unrestricted sense. So we are applying that process today, in response to the demand.

It has been operating in Canada up until now in a restricted approach, because there was a private company operating over its own lands and with its own people. But

[Translation]

M. Friesen: J'aurais une question à propos du point que j'ai soulevé en premier lieu ce matin. Il n'y a aucun rapport avec le mémoire Johnston proprement dit, mais il s'agit du même sujet.

Il y a environ sept ans, un de mes électeurs s'est adressé à moi concernant les permis des hélicoptères *Skycrane* pour la Silver Grizzly Timber Co. de Prince Rupert. Il se plaignait du fait que la Navigabilité aérienne refusait un permis de fonctionnement au Canada pour le *Skycrane*, tout en permettant à une entreprise américaine de l'*Oregon* de venir faire de l'exploitation forestière au Canada, en vertu d'un permis temporaire, alors que les Canadiens ne pouvaient pas le faire. Il y a de cela sept ou huit ans. Je crois savoir que, depuis lors, la Silver Grizzly a fait faillite. L'agent qui tentait d'importer ces hélicoptères y a renoncé. Je crois que depuis lors, le *Skycrane* a peut-être reçu un permis pour fonctionner au Canada, mais j'aimerais savoir pourquoi il faut sept ou huit ans pour délivrer un permis de ce genre, alors que tout ce que je peux comprendre—et je crois que M. Benjamin y a fait allusion—c'est que l'appareil n'a jamais eu de permis auparavant au Canada, même s'il en a ailleurs. Pourquoi faut-il de sept à huit ans pour délivrer un tel permis?

M. Torck: Il ne faut pas sept ou huit ans pour l'approbation ou la certification d'un type d'aéronef. Normalement, nous pouvons le faire en environ six mois. Il y a toutefois un processus en deux étapes. Le fabricant de l'appareil doit présenter une demande pour enclencher le processus, et il doit y avoir un client au pays pour cet aéronef.

Dans certains cas où il y a une exploitation privée—et je crois que c'est de cela qu'il s'agit ici—dans un cas où l'aéronef sera exploité de façon très restreinte, dans des régions qui ne sont pas surpeuplées, ou en d'autres termes, où il ne mettra pas la vie des gens en danger et où on est pleinement au courant des risques qu'implique l'exploitation forestière, alors on octroie un permis pour cette exploitation privée. Mais dès qu'il s'agit d'une exploitation commerciale, dès qu'on offre de s'engager, cette démarche restreinte, en raison d'un risque restreint, n'est plus possible. Le détenteur de permis peut offrir ses services à n'importe qui, n'importe où au monde; dans ce cas, nous sommes tenus de respecter les exigences de l'OACI, de même que nos propres normes nationales de sécurité. Je crois que c'est là la démarche que nous adoptons maintenant.

Il y a une semaine environ, nous procédions à une approbation de type à l'égard d'un appareil *Boeing Vertol 107* qui a probablement 25 ans et pour lequel on demande, pour la première fois, un certificat de navigabilité aérienne sans restriction. Nous enclenchons donc ce processus maintenant en réaction à cette demande.

Jusqu'ici, cet appareil était exploité au Canada de façon restreinte, car il s'agissait d'une entreprise privée qui l'exploitait sur ses propres terres et avec son propre

[Texte]

the moment we move into this commercial operation where it is up for hire, we have a new situation.

Mr. Friesen: It does, I am afraid, bring us back to the SIAI Marchetti, because they get temporary permits to fly at the Abbotsford air show, over the heads of 100,000 people. You just mentioned the fact that temporary permits are okay where there is low population; but by George, Abbotsford air show is, I would say, a high-risk area for a temporary permit of that nature.

I can understand that type approval, C of A, would be required only upon application of the company. I can understand that. But I do not know why there would have to be a customer before you would go for it. That is up to the buying public.

• 1730

Mr. Torck: It is a question of limited resources at the moment. We simply do not have sufficient resources. A manufacturer might apply for type approval, but without any customers he is doing that on the probability that he will have a customer eventually. We do not have the resources to be able to do that, and that is the straightforward and simple answer there.

With respect to the comment about the Abbotsford air show, the flight permit is very limited in its application, and the rules of the air show require that the aircraft not fly over the crowd. All of the activity there must be within the confines of the area wherein the crowd is not located, so that indeed full safety precautions are taken at Abbotsford as they are at all of the other air shows throughout the country.

Mr. Friesen: That is the exact point I wanted to make sure was on the record: that they do not perform over the people.

The Chairman: Since we have now reached the end of this particular phase of questioning, I want to step down from the Chair and I would like to ask the question that I know you are crying for. It has to do with a constituent of mine who runs an air service company, mainly air spraying, but who has been approached by many fishermen in Nova Scotia to go on a swordfish-spotting expedition. He has run into section 539 of the DOT regulations, whereby in a single-engine plane you are not supposed to be more than gliding distance away from land.

Now, this has a chequered history. I am not going to mention names yet, but I have quite a file on it. There has been confusion between various levels of the bureaucracy. One of the deputy minister's officials said it would be all right because the public was not going to be carried; another at a higher level said he was not going to waive the exemption.

I would like to ask when was this regulation brought in. This person has come forward with several requests from some of your officials. The last was faxed to me.

[Traduction]

personnel. Mais dès que cela se transforme en exploitation commerciale, dès que l'appareil peut être loué, la situation est différente.

M. Friesen: Je crains que cela ne nous ramène à SIAI Marchetti, qui reçoit des permis temporaires pour le spectacle aérien d'Abbotsford, au-dessus de 100,000 personnes. Vous venez de dire que les permis temporaires sont acceptables si la population est faible; mais le spectacle aérien d'Abbotsford me semble une zone à risque élevé pour un permis temporaire de cette nature.

Je peux comprendre que l'approbation de type ne soit nécessaire que sur demande de l'entreprise. Je peux comprendre cela. Mais je ne vois pas pourquoi il devrait y avoir un client. Cela dépend du public acheteur.

M. Torck: Cela dépend de l'insuffisance des ressources. Par exemple, un fabricant pourrait demander une approbation, mais s'il n'a pas de clients, il table sur la probabilité de clients éventuels. Nous n'avons pas les ressources pour faire cela, c'est là la réponse toute simple.

En ce qui concerne le spectacle aérien d'Abbotsford, le permis de vol est très restreint et les règles du spectacle exigent que les aéronefs ne volent pas au-dessus de la foule. Toute l'activité doit se faire au-dessus du secteur où la foule ne se trouve pas, et toutes les précautions de sécurité sont prises à Abbotsford comme dans tous les autres spectacles aériens du pays.

M. Friesen: C'est exactement ce que je voulais m'assurer de verser au dossier, le spectacle n'a pas lieu au-dessus des gens.

Le président: Puisque nous sommes arrivés à la fin de cette phase des questions, je voudrais renoncer à la présidence et poser la question que vous attendez tous impatiemment. Il s'agit d'un de mes électeurs qui exploite une entreprise de service aérien, surtout l'épandage aérien, mais à qui de nombreux pêcheurs de Nouvelle-Écosse ont demandé d'entreprendre une expédition de reconnaissance des espadons. Il s'est heurté à l'article 539 du règlement du ministère des Transports, selon lequel un avion monomoteur ne doit pas s'éloigner de la terre ferme plus loin que la distance sur laquelle il peut planer.

Cette affaire a une histoire bigarrée. Je ne vais pas mentionner de noms tout de suite, mais j'ai un dossier assez épais là-dessus. Il y a eu confusion entre les divers paliers de la bureaucratie. Un des fonctionnaires du sous-ministre a déclaré que cela serait possible, car aucun membre du public ne serait à bord; un fonctionnaire de plus haut niveau a refusé de renoncer à l'exception.

J'aimerais demander quand ce règlement a été adopté. Cette personne a présenté plusieurs demandes de certains de vos fonctionnaires. La dernière m'a été transmise. Il y a

[Text]

There were complaints because of the distance and cold in the event of a crash. First it was based on whether he was going to carry the public. He assured the officials that he was never going to carry the public. Then someone in the regulatory business in the department said he had to have a twin-engine plane. But with twin-engine planes you cannot see the swordfish. The thing starts in June. The swordfish come up the stream.

It is very pressing, and I just wonder why there cannot be some flexibility in interpretation of the regulation. This is a single operator of a duly certified single-engine plane that is flying out with the fishing boats. He is not offshore by himself. He has all the necessary equipment, and he is an experienced pilot. So I do not see why this person cannot take this job and do the swordfish-spotting.

I would like to know how old this regulation is. I am asking for an exemption or a waiver or a discretion so that this person can do it.

• 1735

Mr. Shortliffe: Mr. Chairman, when you said swordfish this morning, it was not a subject with which I was familiar; so I went back and tried to familiarize myself a little bit with it, and Mr. Slaughter has joined us at the table, who can provide greater detail. Essentially, when was the regulation brought in? It was 1983. Why was the regulation brought in that says glide distance only? Again, the same word that has motivated us throughout so much of the discussion today with respect to all modes of transportation, and that is an overriding concern for safety. The fact that the fishing boats are out there. . . It is very hard to make a safety regulation on the grounds that somebody may be underneath you and crash. I am sure you appreciate that. I do not think you are arguing that.

The other point I want to address, and I will ask Mr. Slaughter to comment, is if there has been confusion in the advice the bureaucracy is rendering then I can only say, sir, that I regret that, and I will take whatever steps are necessary to sort out that confusion so that there is a clear line of advice being given to the individuals concerned.

The Chairman: Well I will certainly provide you with the details to that and Mr. Slaughter can answer. Before Mr. Slaughter answers, we are all concerned about safety, but this person has a proven track record. I think the inferences from some of the other questions. . . You have a balance, I guess, the safety versus almost a paternalistic attitude about what this person himself, without the public. . . I can understand the regulation for the public, for carrying anyone in the public in a single-engine plane, but he himself is the operator. I must say, I did not think the regulation was that. . . What did you do before 1983?

[Translation]

eu des plaintes en raison de la distance et du froid en cas d'écrasement. Tout d'abord il s'agissait de savoir s'il allait transporter des membres du public. Il a dit au fonctionnaire qu'il ne le ferait pas. Puis quelqu'un qui s'occupe de réglementation au ministère a déclaré qu'il lui faudrait un bimoteur. Mais avec un bimoteur, on ne peut pas voir les espadons. Cela commence au mois de juin. C'est alors que les espadons remontent.

C'est une question très urgente, et je me demande pourquoi on ne pourrait interpréter le règlement de façon souple. Il s'agit d'une seule personne à bord d'un monomoteur dûment certifié qui accompagne les bateaux de pêche. Il n'est pas tout seul en haute mer. Il a tout le matériel nécessaire et c'est un pilote expérimenté. Je ne comprends pas pourquoi cette personne ne pourrait aller à la recherche des espadons.

J'aimerais savoir l'âge de ce règlement. Je demande une exemption ou une renonciation pour que cette personne puisse faire ce travail.

M. Shortliffe: Monsieur le président, lorsque vous en avez parlé ce matin, je dois dire que je n'étais pas au fait de la question, je me suis entre-temps renseigné, j'ai essayé d'approfondir un petit peu, et M. Slaughter s'est joint à nous pour vous répondre plus en détail. Disons, essentiellement, que la réglementation remonte à 1983. Pourquoi est-il exigé que l'on puisse atteindre la côte en vol plané? Là encore, on retrouve ce qui a été le fil directeur de toute la discussion d'aujourd'hui, quel que soit le mode de transport, à savoir le problème de sécurité. Il y a des bateaux de pêche en mer. . . Il faut donc ici concevoir une réglementation qui tienne compte de ce qui se passera pour ceux qui sont en dessous en cas d'accident. Je suis sûr que vous comprenez cela. Vous n'en disconviez certainement pas.

Mais il y a encore autre chose dont je voudrais parler, et je demanderai également à M. Slaughter de prendre la parole là-dessus. Si l'administration s'est trompée dans les avis qu'elle a pu donner, je le regrette, et je prendrai toutes les mesures nécessaires pour que le malentendu soit levé, et que les personnes concernées obtiennent des directives ou des avis qui soient parfaitement clairs.

Le président: Je vous fournirai tous les détails de ce dossier, et M. Slaughter va pouvoir nous dire ce qu'il en pense. Avant que M. Slaughter ne prenne la parole, je rappellerai que, si nous sommes effectivement tous très concernés par ces questions de sécurité, la personne dont je parle a des antécédents absolument irréprochables dans ce domaine. Je crois qu'interviennent ici d'autres considérations. . . Il y a un équilibre à respecter, je suppose, entre ces exigences de sécurité et la tendance que l'on pourrait avoir à être paternaliste ou surprotecteur, alors que le public n'est pas ici. . . Je comprends très bien que l'on réglemente de cette façon le transport de passagers, dans un petit monomoteur, mais il s'agit ici uniquement du pilote. Jusqu'ici, je n'avais pas

[Texte]

Mr. R.W. Slaughter (Director, Licensing and Certification, Transport Canada): I think the point on this question is, as you mentioned at the outset, safety and the integrity of the regulations. Certainly this one in particular, 539, as you mentioned, is designed in the interest of safety affecting commercial air transportation. In this case the individual was proposing to conduct a commercial air service beyond gliding distance from land.

The other factor to be considered in this was that notwithstanding his immersion suit and other equipment, the type of aircraft he was operating still had to travel, based on his information, approximately 100 miles to reach the area where the ships were operating. So he has a transit to the area and back again, which is of concern.

A high-wing, single-engine aircraft, if he should have to ditch, is notorious, particularly with a fixed landing gear down. And having worked in accident investigation, I can attest to this: it will turn over in the water and make it very difficult for the person to get out of the aircraft. So the amount of safety equipment he has on board is not necessarily of any value to him if it remains in the aircraft, even if he gets out.

The other factor to consider is that primarily there are other means of performing the same service with different types of aircraft that would be within the regulatory requirements. Twin-engine aircraft, as you mention. . . I am afraid, sir, that I could not agree with the proposal that it could only be done with a single-engine aircraft. Certainly there are twin-engine aircraft that can provide that service.

It would be setting an unfortunate precedent with this particular regulation to provide an exemption to a situation where in the past we have denied exemptions for the same type of operation. In fact, some might argue even more important operations, such as medical evacuations over water with single-engine helicopters, were denied on the west coast for all the good reasons I have mentioned. So that, sir, provides a foundation for the basis of our rationale in denying this particular request.

The Chairman: Thank you, Mr. Slaughter. I think that is it.

We are ready to adjourn. I want to thank you, Mr. Shortliffe, and your officials for being here today. We certainly did cover a variety of topics, and I think we are all better informed now. We may not be fully satisfied, but we are all better informed, in any event. So thank you for appearing today.

• 1740

This committee stands adjourned until Thursday at 3.30 p.m., when CN will be in front of us.

[Traduction]

l'impression que la réglementation était aussi. . . Que se passait-il avant l'adoption de ces règlements, en 1983?

M. R.W. Slaughter (directeur, Délivrance de licences et certificats, Transports Canada): Toute la question ici, comme vous l'avez dit dès le début, est une question de sécurité, et de réglementation adaptée. Dans ce cas particulier, le règlement 539, est conçu dans l'intérêt de la sécurité des transports aériens commerciaux. La personne dont vous nous parlez offre un service commercial aérien, l'avion pouvant se trouver à une distance du continent qui ne lui permettrait pas d'y atterrir en vol plané.

En dépit de cette combinaison et de tout ce matériel de sauvetage dont vous parliez, l'appareil aurait environ cent milles à parcourir avant de survoler les zones où se trouvent les bateaux de pêche. Il transite donc par toute une zone, et fait un aller et retour, et c'est cela qui nous inquiète.

On sait très bien comment réagit un monomoteur à ailes hautes à train d'atterrissage fixe s'il est obligé d'atterrir en catastrophe. J'ai fait des enquêtes après accident, et je peux confirmer ceci: l'avion va se retourner dans l'eau, et le pilote aura beaucoup de mal à sortir de l'appareil. Quel que soit le matériel de sauvetage dont il dispose à bord, celui-ci risque de ne lui servir à rien, même s'il sort de la cabine.

Mais il a aussi la possibilité d'offrir le même service en utilisant un autre type d'avion, qui correspondrait aux exigences de la réglementation. Un bimoteur, comme vous le disiez. . . Je ne pense donc pas que seul un monomoteur puisse être utilisé pour ce genre de mission de reconnaissance.

Je pense qu'il faut éviter ici d'établir un précédent, et de le faire bénéficier d'une dérogation, alors que, jusqu'ici, nous l'avons toujours refusée dans des cas similaires. Dans des circonstances d'ailleurs plus graves, telles que des évacuations d'urgence en mer, l'utilisation d'hélicoptères monomoteurs a été interdite sur la côte ouest pour toutes les bonnes raisons que j'ai citées. Je pense que cela justifie amplement notre refus, dans ce cas particulier.

Le président: Merci, monsieur Slaughter. Je pense que ce sera tout.

Nous sommes prêts à lever la séance. Je remercie M. Shortliffe et ses collaborateurs. Nous avons abordé toute une gamme de sujets très divers, et nous en avons retiré une information précieuse. Même si nous n'avons pas obtenu entière satisfaction, nous sommes certainement mieux informés que par le passé. Merci donc d'être venus.

La séance est levée. Nous reprendrons jeudi à 15h30 avec le CN.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

G.S. Shortliffe, Deputy Minister;
R. Quail, Assistant Deputy Minister—Marine and
Commissioner, Canadian Coast Guard;
M. Brennan, Associate Assistant Deputy Minister—
Policy and Coordination;
C. MacElman, Director, Rail Service;

D. McAree, Executive Director, Airports Authority
Group;
J. Torck, Director, Airworthiness;
J. Pringle, Director, Motor Vehicle Policy and
Programs;
P. Proulx, Director—Air Traffic;

J. Rodocanachi, Director General, Security and
Emergency Planning.
W. Newton, Director General—Aviation Regulation;

R.W. Slaughter, Director—Licensing and Certification.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

G.S. Shortliffe, sous-ministre;
R. Quail, sous-ministre adjoint maritime, et
commissaire, Garde côtière canadienne;
M. Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politiques et
coordination;
C. MacElman, directeur, Programmes des transports
ferroviaires des marchandises;
D. McAree, directeur exécutif, Groupe de gestion des
aéroports;
J. Torck, directeur, Navigabilité aérienne;
J. Pringle, directeur, Politiques et programmes—
Transporteurs routiers;
P. Proulx, directeur, Services de la circulation
aérienne;
J. Rodocanachi, directeur général, Sécurité et
planification d'urgence.
W. Newton, directeur général, Réglementation
aérienne;
R.W. Slaughter, directeur Délivrance de licences et
certificats.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 63

Thursday, June 16, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 63

Le jeudi 16 juin 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Annual Report of Canadian National 1987

CONCERNANT:

Rapport annuel 1987 du Canadien National

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 16, 1988

(101)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:36 o'clock p.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Joe Reid, and Fernand Robichaud.

Other Member present: Don Boudria.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Witnesses: From Canadian National: R.E. Lawless, President and Chief Executive Officer; J.H.D. Sturgess, Senior Vice-President and Chief Operating Officer.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated April 29, 1988, relating to the Canadian National Railways Annual Report for 1987.

R.E. Lawless made an opening statement and, with J.H.D. Sturgess, answered questions.

At 5:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 16 JUIN 1988

(101)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 36, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Ross Belsher, Les Benjamin, Terry Clifford, Patrick Nowlan, Joe Reid et Fernand Robichaud.

Autre député présent: Don Boudria.

Aussi présents: John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement. David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Témoins: Du Canadien national: R.E. Lawless, président-directeur général; J.H.D. Sturgess, premier vice-président et chef de l'exploitation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 29 avril 1988 relatif au rapport annuel du Canadien national portant sur 1987.

R.E. Lawless fait une déclaration préliminaire, puis lui-même et J.H.D. Sturgess répondent aux questions.

À 17 h 17, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, June 16, 1988

• 1537 •

The Chairman: Order, please. Colleagues, technically when the bells ring and committees are in session we are supposed to heed and respond to the bell. We know that this is a bell. I understand and have been informed it is the same type of procedural matter that was before the House yesterday, most of the afternoon, and I expect it most likely will. . . I will not comment, being an objective chairman. It is within the rules, but I do not really know what the heck it is gaining. Anyway, it is procedurally correct, and I would not be surprised if it goes all afternoon.

Mr. Lawless is here with the officials, and it is now a question of whether we continue the committee or whether we play procedural cat and mouse. If the committee technically wanted to respond to the bell—which is their right, I think, I am disposed to cancel the committee, because this is going to go on all afternoon. I am in the hands of the committee.

I think we could do something worthwhile here in this room, even though other things will be done in the Chamber by the vote, which the government is not participating in anyway, because these votes, as members know—and the public really would not be that interested—are very procedural and are totally against the House custom and tradition of of first reading of bills and leave to introduce. But it is procedurally correct.

Anyway, Mr. Benjamin, you have to catch a plane, do you not?

Mr. Benjamin: Well, not for another hour.

The Chairman: That is too bad.

An hon. member: Do you want to get rid of the quorum?

Mr. Benjamin: That is why I get elected; they figure it is the best way to keep me out of town and off welfare, you see.

Mr. Chairman, I do not know, since I have not had a chance to check with my House Leader, whether this is going to go on all afternoon or not. I think to be fair to our witnesses, if there was any way we could have them in next week, Monday, Tuesday, Wednesday, or Thursday. . .

The Chairman: We may have the same problem then.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 16 juin 1988

Le président: La séance est ouverte. Chers collègues, en général, quand le timbre sonne et que les comités siègent, les membres des comités sont censés se rendre à la Chambre. Nous savons que le timbre est en train de sonner. D'après mes renseignements, la Chambre est saisie de la même question de procédure que celle qui était à l'étude hier pendant presque tout l'après-midi, et je suppose que, selon toute vraisemblance. . . Je m'abstiendrai de tout commentaire, étant un président de comité objectif. C'est conforme au règlement, mais je ne comprends vraiment pas à quoi tout cela rime. Quoi qu'il en soit, cette situation est acceptable du point de vue de la procédure, et je ne serai pas surpris que cela se poursuive tout l'après-midi.

M. Lawless est ici, accompagné de ses collaborateurs, et il s'agit de savoir si le Comité va siéger ou si nous allons jouer au chat et à la souris. Si les membres du Comité voulaient répondre à l'appel du timbre, ce qui est leur droit, je pense, je serais disposé à annuler la séance, car cela va se poursuivre tout l'après-midi. Je m'en remets aux membres du Comité.

Je pense que nous pourrions faire avancer nos travaux si nous restons ici, même si d'autres décisions seront prises à la Chambre au moyen du vote, auquel le gouvernement ne prend pas part, soit dit en passant, car, comme le savent les députés, je ne pense pas que cela intéresse véritablement le public: ces votes portent sur des questions de procédure et vont totalement à l'encontre de l'usage et de la tradition de la Chambre en ce qui a trait à la première lecture des projets de loi et à l'autorisation de les présenter. Toutefois, sur le plan de la procédure, il n'y a rien à dire.

Quoi qu'il en soit, monsieur Benjamin, vous devez prendre l'avion, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Pas avant une heure.

Le président: C'est dommage.

Une voix: Voulez-vous que nous n'ayons plus le quorum?

M. Benjamin: C'est pourquoi je me suis fait élire; les gens pensent que c'est la meilleure façon de me tenir à l'écart et de m'éviter d'être assisté social.

Monsieur le président, je ne sais pas, puisque je n'ai pas eu l'occasion de vérifier auprès de mon leader, si cette situation va se poursuivre tout l'après-midi ou non. Pour faire preuve de justice envers nos témoins, nous pourrions peut-être leur demander de revenir la semaine prochaine, lundi, mardi, mercredi ou jeudi. . .

Le président: Le même problème risque de se poser à ce moment-là.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman. I think we should assure the witnesses this is nothing to do with the CNR; it has to do with the proceedings of the House of Commons. We are anxious to meet with them about their annual report; there are no ifs, ands, or buts about that. What is happening in the House is really beyond the control of all the members of this committee.

• 1540

The Chairman: That is right. We have had difficult times before when bells were ringing. I remember other times, mainly when I was in the opposition, and there was a basic, fundamental rule that when the bells rang, committees—

Mr. Benjamin: Well, if you want to start and hear Mr. Lawless' statement and have it in the *Minutes of Proceedings and Evidence*. . . and then we will have to run for the vote.

Mr. Boudria: Mr. Chairman, could I offer a suggestion, as one who is not even regularly a member of this committee but who has interests in what is being said here today, as I am sure we all do? Given that the vote today is procedural rather than on a specific initiative, I do not know if this can be done, but is there a way of unanimously agreeing we will not see the vote, we will just continue with our deliberations?

The Chairman: We know it is procedural, Don, not substantive, but I just hate. . . Who knows, at some stage it may not be a procedural thing; it may turn into something else.

Mr. Benjamin: I am prepared to take my chances once the vote is over.

Could I make a deal with you, all of you? Could I be first in the questions? It is up to my colleagues here.

M. Robichaud: Oui, vous, vous pouvez attendre.

The Chairman: We are going to run into different forms of this next week. We have a mixed-up week next week, with Mrs. Thatcher here on Wednesday. I do not know about Monday or Tuesday. I do not know about the officials.

I certainly think it would be good to have the statement, and we could at least get into that. There is a relatively short statement by the president.

Mr. Benjamin: I will disappear for the vote and come back.

The Chairman: Let us try that, if that is agreeable with everybody. If any member of the committee wants to object because of past custom and tradition, I think I would have to close down the meeting and respond to the bell. But if it is agreeable for everyone here, then let us proceed.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, nous devrions donner l'assurance aux témoins que cette affaire n'a rien à faire avec le CN; il s'agit de la procédure de la Chambre des communes. Nous sommes très impatients d'entendre leur témoignage au sujet du rapport annuel de leur société, cela ne fait aucun doute. Ce qui se passe à la Chambre est véritablement indépendant de la volonté de tous les membres du Comité.

Le président: C'est exact. Nous avons déjà eu des problèmes à cause de la sonnerie d'appel. Je me souviens d'une autre époque, surtout quand j'étais dans l'opposition, où la règle fondamentale voulait que, au son du timbre, les comités. . .

M. Benjamin: Vous voulez commencer, entendre la déclaration de M. Lawless et la faire consigner aux *Procès-verbaux et témoignages*. . . et nous, ensuite, nous devons nous dépêcher d'aller voter.

M. Boudria: Monsieur le président, puis-je faire une suggestion? Même si je ne suis pas l'un des membres réguliers de ce Comité, je m'intéresse toutefois à la discussion d'aujourd'hui, comme chacun d'entre nous, j'en suis sûr. Puisque le vote d'aujourd'hui porte sur une question de procédure et non sur une initiative précise, je ne sais pas si c'est possible, mais pourrions-nous convenir à l'unanimité de ne pas aller voter et de simplement poursuivre nos délibérations.

Le président: Nous savons que le vote porte sur une question de procédure. Don, et non sur une question de fond, mais j'hésite fortement. . . Qui sait, à un moment donné, le vote pourrait porter sur autre chose.

M. Benjamin: Je suis prêt à prendre un risque lorsque le vote sera terminé.

Puis-je conclure un marché avec vous tous? Puis-je poser mes questions en premier? Je m'en remets à mes collègues.

Mr. Robichaud: Yes, you can wait.

Le président: La même situation va se présenter la semaine prochaine. Nous avons un programme varié, puisque M^{me} Thatcher doit venir à la Chambre mercredi. Je ne sais pas ce qu'il en est pour lundi ou mardi. Je ne sais pas ce que feront les hauts fonctionnaires.

Il serait certainement fort utile d'entendre la déclaration, et nous pourrions donc franchir au moins cette étape. Le président du CN a une déclaration assez brève à faire.

M. Benjamin: Je m'absenterai pour aller voter et je reviendrai ensuite.

Le président: Essayons de procéder ainsi, si tout le monde est d'accord. Si l'un des membres du Comité n'est pas d'accord avec cette façon de procéder en raison de notre tradition et de nos usages, nous devons lever la séance et nous rendre à la Chambre. Mais si tout le monde en convient, allons-y.

[Text]

M. Robichaud: D'accord.

The Chairman: After all that meandering around the mulberry bush, it is nice to see you again, Mr. Lawless, with your officials. It is good to have you here.

Mr. R.E. Lawless (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railway): Thank you very much, Mr. Chairman. As usual, it is a pleasure to meet with the committee and to have the opportunity to report on the state of the railway.

I would like to introduce the officers who are with me today: Mr. Yvon Masse, Senior Vice-President and Chief Financial Officer; Mr. John Sturgess, Senior Vice-President and Chief Operating Officer; and Mr. William Morin, Group Vice-President, who is responsible for our business units under the enterprise group. Collectively, I hope we will be able to give you all the information you may be seeking about the company's activities, and hopefully we can clarify any uncertainties you may have about the directions and the policies Canadian National is pursuing.

This is, as you know, my first opportunity as CN's chief executive officer to report to this committee on the company's recent performance as reflected in the corporate annual reports. We have of course met in other circumstances and on other issues, but today I look forward to hopefully the traditionally wide-ranging discussion we have come to expect on such occasions. Today's discussion should be no exception, since over the past few years CN has experienced and initiated change on a fairly massive scale. That process is continuing and probably will continue well into the future, but we believe that in 1987 we reached a milestone of sorts when we closed our books. For CN, the year-end signalled a return to profitable performance, a turnaround of more than \$200 million in net income over the previous year, and in a larger context, with the coming into force of the new National Transportation Act on January 1 of this year, we also closed the books on a regulatory environment that Canadian transportation had clearly outgrown.

• 1545

We believe we are in the process of closing the books on what might be termed "the old CNR", a company until recently structured according to marketplace and technological realities of an earlier day. I will have more to say about the new CN in a moment, but first let me recap briefly the highlights of our financial performance for 1987 and the factors that are responsible for CN showing a net income of \$120.6 million compared with a net loss of \$86.3 million in 1986.

[Translation]

Mr. Robichaud: Agreed.

Le président: Après toutes ces tergiversations, nous sommes heureux de vous voir à nouveau, monsieur Lawless, ainsi que vos collaborateurs. Nous vous souhaitons la bienvenue.

M. R.E. Lawless (président-directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Comme d'habitude, c'est un plaisir pour moi de me trouver parmi vous cet après-midi pour vous parler de la situation du chemin de fer.

Je commencerai par vous présenter les responsables qui m'accompagnent: M. Yvon Masse, premier vice-président et chef de la Direction financière, M. John Sturgess, premier vice-président et chef de l'Exploitation et M. William Morin, vice-président du Groupe, qui est chargé de nos sections commerciales au sein du groupe des entreprises. Ensemble, nous devrions être en mesure de vous communiquer l'information que vous désirez sans doute sur les activités de la compagnie et de dissiper les incertitudes que vous avez peut-être concernant les orientations et les politiques que poursuit le Canadien National.

C'est la première fois que j'ai l'occasion de me présenter devant votre comité à titre de président-directeur général du CN, pour faire rapport des derniers résultats financiers publiés dans les rapports annuels de la compagnie. Bien sûr, nous nous sommes rencontrés en d'autres circonstances, mais aujourd'hui, j'ai hâte d'en arriver aux grands débats qui sont de règle en de telles occasions. Les débats d'aujourd'hui ne devraient pas faire exception à la règle puisque le CN a expérimenté ou plutôt entrepris des changements sur une vaste échelle. Ces changements se poursuivent et devront se poursuivre encore pendant une bonne période de temps, mais je crois que nous avons véritablement franchi une étape quand l'année 1987 s'est terminée. Pour le CN, la fin de l'année a marqué le retour à des résultats financiers positifs, un revirement par rapport à l'année précédente, se traduisant par un bénéfice net de plus de 200 millions de dollars. Dans une plus vaste perspective, avec l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier dernier de la nouvelle Loi nationale sur les transports, nous avons tourné la page sur une réglementation des transports canadiens maintenant périmée.

Nous croyons pouvoir affirmer que nous tournons aussi la page sur ce qu'on pourrait appeler «l'ancien CN», lequel était adapté aux conditions de marché et aux réalités techniques du passé. Je vous parlerai tantôt du nouveau CN, mais auparavant, je voudrais évoquer brièvement les points saillants des résultats financiers enregistrés par la compagnie en 1987 ainsi que les facteurs qui ont contribué aux bénéfices nets de 120,6 millions de dollars, contrastant avec la perte nette de 86,3 millions de dollars accusée en 1986.

[Texte]

CN Rail was the major contributor to the improved financial performance, recording an increase in freight revenues as well as a reduction in our operating expenditures during the year.

The net improvement in CN Rail's performance of about \$100 million came about because of marginally higher revenues, largely due to a 6.2% increase in traffic volume which was concentrated mainly in the grain, forest products and intermodal sectors. In spite of handling a greater workload, CN Rail was able to reduce the operating expenses during 1987, thanks to stringent administrative cost control measures and increased productivity flowing from technological and other improvements that we had initiated in previous years.

Contribution by our enterprises group was also greater than in 1986, up by some \$10 million to \$77.4 million. Real estate, exploration units, made impressive gains but our CN Communications showed a disappointing drop in net income of about \$15 million.

Also contributing to the corporation's improved financial position was \$21.8 million in net income posted by our U.S. railway subsidiary, the Grand Trunk Corporation. Grand Trunk's rebound from a \$14 million loss in 1986 was mainly due to productivity improvements and proceeds from the sale of surplus assets.

These results are welcome and gratifying, especially since they are achieved under intensifying competitive pressure and a fairly high degree of uncertainty and volatility in the transportation marketplace.

As you are aware, one of our primary preoccupations over the past few years has been the extent of the company's long-term indebtedness which peaked at close to \$3.4 billion two years ago. Obviously, debt of that magnitude constitutes a massive burden. It entailed interest payments of some \$370 million in 1987, more than \$1 million a day.

I am happy to report, however, that thanks to CN's financial performance in 1987, we did make some progress in chipping away at the debt. We were able to apply internally generated funds to the retiring of some bond issues, reducing indebtedness by more than \$300 million. The drive to further reduce, manage and control the long-term debt will continue. It remains one of management's top priorities.

We are hoping the current upward trend in CN's fortunes will persist and the encouraging results we achieved in the first quarter of 1988 indicate we are still on the right track. But the effort requires our full concentration throughout the current planning period. The fact is, CN must have a significant and sustained profitable performance if we are to meet mounting costs

[Traduction]

CN Rail a joué un rôle prépondérant dans ce redressement, grâce à une augmentation de ses recettes marchandises et à une réduction de ses dépenses d'exploitation.

Le montant net de l'amélioration enregistrée par CN Rail, soit quelque 100 millions de dollars, s'explique par une hausse marginale des recettes, imputable en grande partie à une augmentation de 6,2 p. 100 du volume du trafic, principalement dans les secteurs céréalier, forestier et intermodal. Malgré une augmentation des tonnages acheminés, CN Rail a réussi à réduire ses charges d'exploitation en 1987 grâce à de rigoureuses mesures de contrôle des coûts administratifs et à une hausse de la productivité découlant des améliorations, d'ordre technique ou autres, introduites au cours des années précédentes.

D'autre part, la contribution du Groupe des Entreprises, de 10 millions supérieure à celle de 1986, a atteint 77,4 millions de dollars. Les divisions Immeubles et Exploration ont enregistré des profits impressionnants, mais les résultats des Communications CN ont accusé une chute décevante de leurs bénéfices nets, d'environ 15 millions.

Ont également contribué au raffermissement de la position financière de la compagnie, les 21,8 millions de bénéfice net de notre filiale américaine, la Grand Trunk Corporation. Le revirement connu par la GTC, après la perte de 14 millions accusée en 1986, est en grande partie attribuable à une hausse de la productivité et aux produits tirés de la vente d'actifs excédentaires.

Ces résultats sont opportuns et gratifiants, d'autant plus qu'ils ont été obtenus dans des conditions de concurrence accrue et alors que régnait un climat de grande incertitude sur le marché du transport.

Comme vous le savez, l'un des principaux objets de nos préoccupations ces dernières années est l'étendue de la dette à long terme de la compagnie, qui a culminé à près de 3,4 milliards de dollars il y a deux ans. Il est évident qu'un endettement de cette ampleur constitue un énorme fardeau puisqu'il a entraîné, en 1987, le paiement d'intérêts annuels s'élevant à quelque 370 millions de dollars, soit plus d'un million par jour.

Toutefois, je suis heureux d'annoncer que, grâce aux résultats financiers de 1987, nous avons fait quelques progrès en vue de réduire la dette. Nous avons pu affecter des fonds autogénérés au rachat de certaines obligations, ce qui nous a permis de réduire la dette de plus de 300 millions de dollars. Cet effort en vue de réduire, gérer et contenir la dette à long terme doit être poursuivi et demeure l'une des grandes priorités de la direction.

Nous espérons que la tendance à la hausse qui a favorisé le CN persistera. D'ailleurs, les résultats encourageants enregistrés lors du premier trimestre de 1988 indiquent que nous sommes sur la bonne voie. Toutefois, cette tâche nécessitera toute notre attention tout au long de la période de planification actuelle. Le fait est que le CN se doit d'enregistrer des profits importants et

[Text]

of operation and generate the capital we need to renew plant, equipment and rolling stock while continuing to make headway towards reducing the debt.

[Translation]

soutenus si nous voulons faire face aux charges d'exploitation toujours en hausse et générer les capitaux nécessaires pour renouveler nos installations, notre équipement et notre matériel roulant, tout en continuant à réduire notre dette.

• 1550

For example, we are planning capital expenditures of about \$2.8 billion over the next 5 years, 1988 to 1992. Most of that spending will go toward maintaining and upgrading the basic infrastructure of the main line, but the railway will also be investing in new motive power. The order we placed for 90 locomotive units a few months ago was merely the first step in a program to bring our motive power fleet up to the highest technological standards available at this time so we can better serve our customers. These financial exigencies come at a time when competition in the transportation business has never been more fierce and when a new regulatory environment under NTA 87 not only fosters even greater competition, but also constrains our flexibility in some respects.

Now CN's performance since NTA came into effect has been generally positive. We have negotiated mutually satisfactory confidential contracts with many of our major customers, and we are reaping benefits from extended interswitching limits. But the impact of competitive line rates and final-offer arbitration remains a great unknown, and we still must cope with continuing restrictions on effective cost control, such as the limitations on rail line abandonment and inadequate compensation for certain imposed public duties.

In response to the altered environment we have developed and are implementing a range of strategies to shape Canadian National to today's realities. Perhaps the most visible strategy is the downsizing of both plant and work force as a means of reducing costs and increasing productivity and competitiveness in a North American context. Eliminating redundant jobs and doing away with redundant facilities that in the past have contributed to the prosperity of communities for generations is never an easy task. In an organization like Canadian National, traditionally structured in a rigid fashion and sensitive to its perceived public policy role, the difficulty can be immense.

At the same time, we must keep pace with the technological revolution that is sweeping the entire North American railway industry. Over the past decade the application of advanced communication and control technology has had a radical effect on the structures and

Par exemple, nous projetons des dépenses en immobilisations de quelque 2,8 milliards au cours des cinq prochaines années, soit de 1988 à 1992. La plupart de ces fonds seront affectés à l'entretien et à l'amélioration de l'infrastructure du réseau principal, mais nous voulons aussi en consacrer une partie à l'acquisition de nouveaux matériels de traction. La commande de 90 locomotives que nous avons passée il y a quelques mois ne constitue qu'une première étape du programme visant à adapter notre parc aux normes techniques les plus élevées possibles de façon à mieux servir notre clientèle. Ces contraintes financières se produisent à un moment où la concurrence n'a jamais été aussi féroce dans le milieu des transports et où un nouveau contexte de réglementation, amené par la Loi nationale de 1987 sur les transports, non seulement favorise une concurrence plus âpre encore, mais réduit aussi quelque peu notre liberté d'action.

Pourtant, les résultats enregistrés par le CN depuis l'entrée en vigueur de cette loi ont été dans l'ensemble positifs. Nous avons négocié des contrats confidentiels satisfaisants pour les deux parties avec un grand nombre de nos clients importants, et nous récoltons les fruits de l'élargissement des limites d'interconnexion. Il demeure toutefois une grande inconnue : les répercussions qu'auront les prix de ligne concurrentiels et l'arbitrage sur la dernière offre. En outre, nous devons nous débrouiller face au maintien de restrictions pesant sur le contrôle des coûts, notamment les limites fixées aux abandons de lignes et l'indemnité insuffisante pour certaines obligations de service public.

Pour faire face à l'évolution du milieu dans lequel nous évoluons, nous avons conçu et mettons en application une série de stratégies visant à remodeler le Canadien National en fonction de la réalité d'aujourd'hui. Notre stratégie la plus évidente est peut-être la réduction de nos installations et de notre effectif, visant à diminuer les coûts et à augmenter la productivité et la compétitivité du CN sur le continent nord-américain. La suppression de certains postes et de certaines installations excédentaires qui avaient contribué à la prospérité de plusieurs localités pendant des générations, n'est jamais facile à accomplir. Pour une entreprise comme le Canadien National dont les structures sont rigides parce que fondées sur la tradition, et qui est conscient du rôle qu'il joue dans la société et de la perception qu'en a le public, la difficulté peut être immense.

En même temps, nous devons marcher de pair avec la révolution technique qui secoue toute l'industrie ferroviaire en Amérique du Nord. Au cours des dix dernières années, l'application des techniques de pointe dans les domaines de la communication et de

[Texte]

operating practices of railways from one end of the continent to the other, and the rate of change is still accelerating.

CN has always been an industry leader in developing and adapting new technology. We must remain in the forefront if we are to continue to serve customers more efficiently and operate our trains with greater reliability and safety. However, in the labour area we are handicapped by entrenched work rules, which make quick adjustment to market and technological change virtually impossible. In the last round of contract negotiations with our union representatives we proposed a new approach, which would enable us to deploy our existing work force in a more productive manner. We want flexibility to transfer, retrain, and retain our people, rather than being compelled by changing needs to lay off workers on the one hand and on the other hand to hire new people who possess the skills we need.

Clearly management and labour must find new ways of solving the problems we share. We must find solutions that will help us meet the goal we share: the creation of a technologically advanced, productive and competitive railway transportation system that is strong and viable enough to provide secure employment well into the future. Our other long-term strategies are also intended to help us achieve that goal. Over the past year we have introduced organizational change to reflect the evolving marketplace and take advantage of the potential of new information technologies. We have strengthened our marketing business units and organized by commodity sector to enhance sensitivity to customers' changing needs.

On the operations side, we are gradually instituting a new "district" concept which involves greater responsibility at the field level and an integrated approach to the three main functions—engineering, transportation, and equipment—so we can serve customers more quickly and more effectively.

Looking at the corporation's long-term future, we are also assessing what businesses we want to pursue and how effectively our non-rail activities serve overall corporate needs and goals. The process so far has resulted in divestiture of the trucking and hotels divisions and a current initiative that will lead to the sale of our two regional telephone companies. In all divestitures we require guarantees of the buyer that existing employee rights and service levels will be maintained.

[Traduction]

l'automatisation a eu un effet radical sur les structures et les pratiques d'exploitation des chemins de fer de tout le continent, et le rythme des changements va s'accroissant.

Le CN s'est toujours révélé un meneur dans son secteur en matière de mise au point et d'adaptation de nouvelles techniques. Nous devons rester à l'avant-garde si nous voulons continuer à servir nos clients avec plus d'efficacité et augmenter la fiabilité et la sécurité de nos trains. Malheureusement, sur le plan de la main-d'œuvre, nous sommes handicapés par des règles de travail solidement implantées qui rendent pratiquement impossible une adaptation rapide à l'évolution du marché et de la technologie. Lors de la dernière série de négociations avec les représentants syndicaux, nous avons proposé une nouvelle stratégie qui devrait nous permettre d'utiliser nos effectifs de façon plus efficace. Nous voulons avoir la latitude nécessaire pour muter, reconvertir et conserver notre personnel, au lieu de nous trouver contraints, à cause du changement, de licencier certains travailleurs pour en embaucher d'autres ayant les qualifications nécessaires.

Il est clair que la direction et les syndicats doivent trouver de nouveaux moyens de résoudre les problèmes communs. Nous devons trouver des solutions qui nous permettront d'atteindre notre objectif également commun: la création d'un réseau ferroviaire très avancé du point de vue technique et qui soit productif, compétitif, fort et suffisamment rentable pour garantir des emplois à longue échéance. Nous avons également d'autres stratégies à long terme qui doivent nous aider à atteindre ce but. L'an dernier, nous avons effectué une réorganisation pour nous adapter à l'évolution du marché et profiter des possibilités qu'offrent les nouvelles techniques informatiques. Nous avons renforcé nos groupes commerciaux de marketing, organisés en fonction de segments de marché, afin de mieux nous sensibiliser aux besoins changeants de notre clientèle.

• 1555

Du côté exploitation, nous appliquons progressivement le principe du district qui repose sur une augmentation des responsabilités confiées au personnel local et sur une approche d'intégration des trois fonctions, Ingénierie, Transport et Matériel roulant, toujours dans le but de servir notre clientèle avec plus de rapidité et d'efficacité.

En ce qui concerne l'avenir à long terme de la compagnie, nous évaluons le genre d'activités que nous voulons poursuivre et l'efficacité avec laquelle nos entreprises non ferroviaires servent les besoins et les objectifs de l'ensemble de la compagnie. L'un des résultats de cette évaluation a été la cession de notre entreprise de camionnage et de notre chaîne hôtelière, et nous envisageons maintenant de nous défaire de deux compagnies de téléphone régionales. Chaque fois que nous vendons une filiale, nous exigeons de l'acheteur la garantie du maintien des droits acquis par le personnel et de la qualité des services.

[Text]

We are well aware that some of our people may feel doubtful about where the company is going and about their role in CN's future. We also know that uncertainty, insecurity and confusion can breed lowered morale and perhaps loyalty. Even though CN offers affected employees a variety of separation and employment security programs that are among the most generous in Canada, no one likes to feel that their contribution is no longer valued, and no one can work at peak productivity when the direction is unclear and the future cloudy.

Mr. Chairman, we are doing our best to overcome this natural side effect of rapid change by communicating our problems and our plans and our goals to all of CN's people by inviting their ideas and by continuing to pay them well for their efforts. We know that without their strong personal motivation, their dedication to serving customers no matter what their jobs entail, CN would be hard-pressed to succeed.

Despite the difficulties experienced over the past few years, CN employees have come through, and they deserve much of the credit for the fine performance in 1987.

I think we all understand that our main challenge is to get this company on a strong financial footing so that we can give Canadian shippers the low-cost, efficient transportation service they need to remain competitive in North American and world markets. I see that as my own mandate as well as my personal challenge. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lawless, for that overview of the year and the transition of the old to the new. Any transition has, as you point out, certain growing pains and other types of pains that have been part of the history this past year. Certainly the bottom line was most interesting from an accounting point of view. The bottom line was quite a change from last year, and I know members are also interested in the other problems, so I had better get to the questioners. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lawless and colleagues, welcome again. I wish we could have you oftener and longer.

I have been reading over the company's corporate plan, 1988-92. The first question I have is on the context of your 1988-92 plan, situation in response, at the bottom of page 2: the cumulative additional debt resulting from uncompensated imposed public duties combined to weaken its ability to compete effectively in the new environment. Aside from TerraTransport, what other public duties do you consider? What are they that are imposed upon you?

[Translation]

Nous savons que quelques-uns de nos employés se demandent où s'en va la compagnie et quel rôle ils auront à y jouer dans l'avenir. Nous savons aussi que le doute, l'insécurité et la confusion engendrent une baisse du moral et de la loyauté au sein du personnel. Et même si le CN offre à ses employés excédentaires toute une gamme de programmes de cessation d'emploi et de sécurité d'emploi qui sont parmi les plus généreux du Canada, personne n'aime avoir l'impression qu'on n'apprécie plus ses services. Et personne ne peut fournir son maximum lorsque fait défaut une orientation précise et que l'avenir est sombre.

Monsieur le président, nous faisons notre possible pour combattre les contrecoups du changement en faisant connaître nos problèmes, nos projets et nos objectifs à tous les membres de notre personnel, en les invitant à nous communiquer leurs idées et en continuant de bien les rémunérer pour leurs efforts. Nous savons que, sans leur forte motivation personnelle et sans leur détermination à servir le client quelle que soit la nature de leurs fonctions, le CN aurait peu de chance de réussite.

Malgré les difficultés expérimentées au cours des dernières années, le personnel du CN a su se tirer d'affaires, et nous lui sommes redevables, pour une grande part, des bons résultats financiers de 1987.

Je crois que nous savons tous que le grand défi qui se pose est de donner à notre compagnie une solide assise financière de façon à pouvoir assurer aux expéditeurs du Canada les services de transport efficaces et à bon prix dont ils ont besoin pour rester concurrentiels. C'est ainsi que j'envisage le mandat qui m'est confié et le défi que je dois relever. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lawless, de cet aperçu de vos activités de l'année et de la transition amorcée. Comme vous l'avez souligné, toute transition soulève des problèmes d'adaptation et autres comme il y en a eu au cours de l'année écoulée. Les résultats financiers sont certainement très intéressants. Ils représentent un changement important par rapport à l'année dernière, mais comme je sais que les membres du Comité s'intéressent également aux autres problèmes, il est préférable que je leur cède la parole pour poser des questions. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je souhaite de nouveau la bienvenue à M. Lawless et à ses collaborateurs. J'aimerais que vous comparassiez plus souvent et plus longtemps.

J'ai lu le plan de la compagnie pour 1988-1992. Ma première question se rapporte au contexte de ce plan et à la situation énoncée au bas de la page 2, soit la dette cumulative supplémentaire résultant des obligations publiques imposées sans dédommagement à la compagnie et le fait que cette dernière n'est plus autant en mesure de soutenir la concurrence dans le nouvel environnement. A part TerraTransport, quelles sont vos autres obligations publiques? Quelles sont les obligations qui vous sont imposées?

[Texte]

Mr. Lawless: Mr. Benjamin, of course TerraTransport and the operating of our Newfoundland services are the key, since we do lose some \$40 million plus a year there. It is a very large part of what we do. There are other areas that have caused us some trouble in the past that have led the debt to get where it is. I speak specifically of the trucking organization we ran for so many years, for so long, which was very difficult to finally dispose of. There was a great accumulated debt there.

• 1600

Generally speaking, we are really talking about the difficulty we have had in the past of quickly getting resolution on some of our branch line problems across the country. Hopefully under the new NTA that will change, and we will see a much speedier resolution when applications are made for uneconomic lines. Really, that is basically what we meant by that statement.

Mr. Benjamin: I appreciate your problem about TerraTransport. I could go into asking you this: what the hell should we do with that line, rebuild it, straighten the curves, put in standard-gauge track? Would that help?

Mr. Lawless: No, I think we are looking at a classic example of a redundant facility in the sense that freight shippers today do not want to use the railway. They want to use the basic flexibility they get from truck and a combination of intermodal services. The railway cannot provide the service just by operating a railway.

Mr. Benjamin: You mean intermodal would not work in Newfoundland?

Mr. Lawless: Intermodal will work in Newfoundland, but it will work on the basis of rail to the port and truck from the port; that is, rail to the mainland port, ship to the island port, and truck from the island port.

Mr. Benjamin: So what you are saying is no rail lines in Newfoundland.

Mr. Lawless: Absolutely. It has outgrown its usefulness.

Mr. Benjamin: I see. I could argue with you about it, but I will not.

Mr. Lawless: Let me speak to that. I think it is important. We are operating a railway service in Newfoundland and have been for many years, and while the equipment is old and the gauge is narrow and there are a lot of things wrong with it, it is still a railway that operates across the island. We have seen our market share go from 70% at the time the Sullivan commission was put together to something less than 18%, and it is going down.

We just cannot compete with the combination of the St. Lawrence River and landing a ship at St. John's and

[Traduction]

M. Lawless: Monsieur Benjamin, TerraTransport et les services que nous avons à Terre-Neuve jouent évidemment un rôle capital étant donné que nous y perdons plus de 40 millions de dollars par an. Cela représente une très grande partie de nos activités. Certains autres secteurs nous ont causé quelques difficultés par le passé et sont à l'origine de notre dette actuelle. Je songe notamment à l'entreprise de camionnage que nous avons exploitée pendant tant d'années qu'il a été très difficile de s'en défaire. Nous avons accumulé là une dette considérable.

En fait, nous évoquons les difficultés que nous avons eues, par le passé, à régler rapidement certains problèmes posés par nos lignes secondaires. Heureusement, la nouvelle Loi nationale sur les transports devrait remédier à cette situation et favoriser un règlement beaucoup plus rapide quand nous demanderons à fermer des lignes non rentables. Voilà le sens de nos propos.

M. Benjamin: Je comprends les problèmes que vous avez éprouvés à cause de TerraTransport. Je voudrais vous poser la question suivante: que faudrait-il faire de cette ligne? La reconstruire, redresser les virages, installer une voie de la largeur normalisée? Serait-ce utile?

M. Lawless: Non, il s'agit là, je pense, d'un exemple classique d'installation inutile, en ce sens que les expéditeurs d'aujourd'hui ne veulent pas utiliser les chemins de fer. Ils préfèrent la souplesse que leur offrent le camion et une combinaison de services intermodaux. Les chemins de fer ne peuvent pas leur offrir tous ces services.

M. Benjamin: Vous voulez dire que le service intermodal ne fonctionnerait pas à Terre-Neuve?

M. Lawless: Il fonctionnerait à Terre-Neuve, à la condition que les marchandises soient acheminées par chemin de fer jusqu'au port, et par camion à partir du port; autrement dit, par chemin de fer jusqu'au port du continent, par bateau jusqu'au port de l'île et par camion à partir du port de l'île.

M. Benjamin: Par conséquent, vous recommandez qu'il n'y ait pas de voies ferrées à Terre-Neuve.

M. Lawless: Absolument. Elles sont devenues inutiles.

M. Benjamin: Je vois. Je pourrais contester cette affirmation, mais je m'en abstiendrai.

M. Lawless: Je tiens à en parler. Je pense que c'est important. Nous exploitons un service de chemin de fer à Terre-Neuve, et cela depuis des années. Même si l'équipement est vieux, si l'écartement des rails est étroit et s'il y a beaucoup de choses qui clochent, il y a quand même un chemin de fer qui traverse l'île. Nous avons vu notre part du marché tomber de 70 p. 100 à l'époque de l'établissement de la Commission Sullivan, à moins de 18 p. 100 et elle continue à rétrécir.

Nous ne pouvons pas concurrencer le Saint-Laurent, le bateau jusqu'à Saint-Jean et ensuite un service de

[Text]

then trucking across the island. We have been spectacularly unsuccessful in trying to do it, and when we tried to compete with rates, we were forced by the CTC to increase our rates. That decision was eventually turned over, but eventually when we looked at it we had lost all the business, and we cannot regain it. You are talking about a much lower-cost system.

Mr. Benjamin: If the shareholder were to provide the capital to provide standard-gauge track and rebuild some of the parts of the infrastructure, do you mean you still could not compete in Newfoundland?

Mr. Lawless: I think if the railway were in different shape it might be possible, but you are still talking about a lower-cost system by boat and truck. That is happening on the mainland and it is happening over there.

Mr. Benjamin: What is the handicap, though, because it is a different gauge of track?

Mr. Lawless: It has nothing to do with a different gauge of track. It has a lot to do with the cost of the service itself, and it runs all the way from the type of equipment you have to use to the labour costs associated with using it.

Mr. Benjamin: Do you mean to tell me that if you had standard-gauge rail in Newfoundland and you loaded flat cars with piggyback and containers, etc., either in St. John's or in Nova Scotia, it would not save you a bundle in costs of transferring those cargoes from one kind of equipment to another because of the gauge of the track?

Mr. Lawless: No, the gauge of the track really has nothing to do with the high cost.

Mr. Benjamin: No, but you could run the equipment right from anywhere, from Toronto to St. John's, and you would not have to move it from one flatcar to another.

• 1605

Mr. Lawless: I am suggesting to you the gauge of the track requiring the change of trucks at Port-aux-Basques is just an added feature, but the fact is that you cannot operate a railway at the same low cost that you can traverse the island with trucks.

The Chairman: Just on that very point, did you say your shares have gone from 70% to 18%?

Mr. Lawless: Yes, we had 70% at the time of the Sullivan Commission, and at the time the CTC put the order in when they forced us to increase the rates, we had just about a 30% or 31% share. We are down now somewhere between 15% and 18% and we are heading for 10%. We have watched, for instance, a shipping line that had one ship operating between Montreal and St. John's, and now into Corner Brook, put another ship on and they have loaded it.

Now, you have to realize the density of the traffic is not there and even if there was more business. I am convinced

[Translation]

camionnage qui traverse l'île. Nous avons essuyé un échec total quand nous avons tenté d'offrir des tarifs concurrentiels, la CCT nous a obligés à augmenter nos tarifs. Cette décision a finalement été annulée, mais nous avions déjà perdu toute notre clientèle et nous ne pouvons pas la récupérer. Les autres solutions sont beaucoup moins coûteuses.

M. Benjamin: Si vous obteniez les capitaux nécessaires pour construire des voies de largeur normale et refaire une partie de l'infrastructure, vous ne pourriez toujours pas soutenir la concurrence à Terre-Neuve?

M. Lawless: Si les chemins de fer étaient en meilleur état, ce serait peut-être possible, mais le bateau et le camion reviennent quand même moins cher. C'est ce qui se passe sur le continent de même qu'à Terre-Neuve.

M. Benjamin: Quel est votre handicap, est-ce la largeur des voies?

M. Lawless: Cela n'a rien à voir avec la largeur des voies. C'est le prix de revient du service qui pose un problème tant en ce qui concerne le genre d'équipement qui doit être utilisé que les frais de main-d'oeuvre.

M. Benjamin: Voulez-vous dire que si vous aviez des voies de largeur normale à Terre-Neuve et que si vous chargiez des wagons plats de remorques rail-route et de conteneurs, à Saint-Jean ou en Nouvelle-Écosse, le fait d'avoir des voies de largeur normale ne vous permettrait pas d'économiser beaucoup sur les frais de transbordement de ces cargaisons d'un type de wagon à un autre?

M. Lawless: Non, les frais élevés n'ont rien à voir avec la largeur des voies.

M. Benjamin: Non, mais vous pourriez faire rouler vos wagons de n'importe où, disons de Toronto à Saint-Jean, sans avoir à faire de transbordement.

M. Lawless: La largeur de la voie qui oblige à changer de camions à Port-aux-Basques n'est qu'un facteur de plus, mais le fait est qu'il revient plus cher de traverser l'île en chemin de fer qu'en camion.

Le président: À ce propos, avez-vous dit que votre part du marché était tombée de 70 p. 100 à 18 p. 100?

M. Lawless: Oui, nous avions 70 p. 100 à l'époque de la Commission Sullivan, et lorsque la CCT nous a obligés à augmenter nos tarifs, nous avions environ 30 ou 31 p. 100. Notre part se situe maintenant entre 15 et 18 p. 100 et nous nous dirigeons vers 10 p. 100. Par exemple, nous avons vu une compagnie de navigation qui n'exploitait qu'un seul navire entre Montréal, St-Jean et maintenant Corner Brook, mettre un autre navire en service.

La densité du trafic n'est pas suffisante et même si la clientèle était plus importante, je suis convaincu que nous

[Texte]

we could not compete with a truck line if the railway was operating first class.

Mr. Benjamin: So you have to amend the Act of Union of 1949, B.C., before confederation, because that guarantees the railway line will be kept.

Mr. Lawless: I think if you read the terms of union, it does not say the railway line will be kept. It says that Canada and the CNR will provide railway service.

Mr. Benjamin: "Will provide" means that you are going to have to—

Mr. Lawless: Railway service does not necessarily mean a railway.

The Chairman: Let us not take your time arguing about a constitutional question that will certainly be on the political pages from time to time.

Mr. Benjamin: All right, we will not get into that one.

When you are talking about branch lines, Mr. Lawless, your branch lines that are in the basic network, there has been the rare occasion of ones that were not in the basic network—

Mr. Lawless: You are talking about the western Canadian branch lines.

Mr. Benjamin: I am talking west of Thunder Bay. For those you got paid for the rehabilitation. You are getting paid for the movement of grain. So I presume you are talking about branch lines in central Canada and Atlantic Canada.

Mr. Lawless: There are a lot of lines that are both in the protected network and outside the protected network that are either economically not viable or very close to it.

Mr. Benjamin: Which do you think makes the most economic sense in terms of the whole nation? You make farmers pay higher costs, and the processors and manufacturers of western Canada pay higher costs, or anywhere in Canada, or the nation as a whole shares the cost through buying shares in CN or with outright subsidy. Which route do you think is the best to go?

Mr. Lawless: Ideally, I think the best route to go is to make sure the transportation company that is serving the industry receives a fair return for what they do and it matters not much to me which way it comes.

Mr. Benjamin: I would like to raise a matter I raised in the committee the other day. This is a specific one and I do not expect you to know the details, but I am sure you have an official that does. On the matter of branch line abandonments, branch line rehabilitation, the Mossbank subdivision, which belongs to CN at the moment, Willow Bunch to just east of Weyburn and connects up with the Lewvan sub, \$10 million has been spent on drainage and upgrading of the ballast. There is still the whole matter of

[Traduction]

ne pourrions pas concurrencer une entreprise de camionnage même avec un chemin de fer de première classe.

M. Benjamin: Par conséquent, il faudrait modifier l'Acte d'union de 1949, promulgué avant la Confédération, étant donné qu'il garantit le maintien des chemins de fer.

M. Lawless: Si vous lisez l'Acte d'union, il n'y est pas dit que la voie ferrée sera maintenue. Il stipule que le Canada et le CN assureront un service ferroviaire.

M. Benjamin: Cela veut dire que vous devez. . .

M. Lawless: Service ferroviaire ne veut pas nécessairement dire un chemin de fer.

Le président: Ne perdons pas de temps à discuter d'une question constitutionnelle qui reviendra certainement sur le tapis de temps à autre.

M. Benjamin: Très bien, nous ne nous lancerons pas dans ce genre de débat.

Quand vous parlez des lignes secondaires, monsieur Lawless, elles font partie du réseau de base et il est rarement arrivé qu'elles n'en fassent pas partie, mais cela s'est vu. . .

M. Lawless: Vous parlez des lignes secondaires de l'Ouest.

M. Benjamin: Je parle des lignes à l'ouest de Thunder Bay. Vous avez été payés pour la réfection de ces lignes. Vous êtes payés pour le transport du grain. Par conséquent, je suppose que vous parlez des lignes secondaires du centre et de la région de l'Atlantique.

M. Lawless: De nombreuses voies qui se trouvent tant dans le réseau protégé qu'à l'extérieur ne sont pas rentables ou pratiquement pas.

M. Benjamin: Quelle est, selon vous, la solution la plus rentable pour l'ensemble du pays? Est-ce de faire payer des frais plus élevés aux agriculteurs, aux transformateurs et aux fabricants de l'Ouest ou des autres régions ou de demander à l'ensemble des Canadiens d'assumer le coût en achetant des actions du CN ou en vous versant directement des subventions. Quelle est la meilleure solution, selon vous?

M. Lawless: L'idéal serait de faire en sorte que la compagnie de transport qui dessert le pays obtienne une juste compensation pour son travail, peu importe sous quelle forme.

M. Benjamin: Je voudrais poser une question que j'ai soulevée au comité l'autre jour. Je ne m'attends pas à ce que vous puissiez y répondre en détail, mais vous avez certainement quelqu'un avec vous qui pourra y répondre. En ce qui concerne l'abandon des lignes secondaires, de la réfection des lignes secondaires, de la subdivision de Mossbank, qui appartient au CN pour le moment, de Willow Bunch, à l'est de Weyburn, qui est reliée à la subdivision de Lewvan, on a dépensé 10 millions pour le

[Text]

rail relay and ties and a few other items. It is going to cost \$15 million to finish it.

The departmental officials told us the other day that the negotiations are going on as to whether CN is going to turn that line over to CP. As far as I am concerned, it does not make a damned bit of difference which one of you is running it, you have to finish fixing up the line. I am sure you do not want to haul hopper cars on it at two-thirds full. That is inefficient, unproductive.

Can you tell us, are you negotiating with CP about turning that line over to them? Are you making any representations to government to rehabilitate the thing so you can continue to operate it? We have all this jazz about getting rid of the Crow rate and increasing competition under the new National Transportation Act, and they are eliminating CN in southern Saskatchewan and CP in northern Saskatchewan and there is only one carrier.

Mr. Lawless: I can confirm, Mr. Chairman, that we have had discussions with CP and we have had discussions with the officials. We start the year negotiating the branch line package every year: which line should be rehabilitated, which line should not be. Those discussions are still going on. My last recollection of the Mossbank is that that is still under discussion. So I cannot confirm one way or the other at the moment. I do know money has been spent on that line, and I do know the discussions are not complete yet.

• 1610

Mr. Benjamin: Have you made representation to the government to provide the funds to finish the rehabilitation, regardless of who ends up running it?

Mr. Lawless: What happens is we deal with it as a package, and we go through it on a line-by-line basis. So much money is available, then decisions are made during the year about which ones will go and which ones will not go. I cannot tell you whether we have made the representation to finish that one or if there is another one that has a higher priority. So I cannot confirm that.

Mr. Boudria: I would like to talk about the Alexandria subdivision of CN Rail. For those members who may not be familiar with it, that is the rail line that links the city of Ottawa with the city of Montreal.

On November 18, 1986, sir, I met you in this room just before this committee started and brought to your attention unofficially that there was a rumour in my riding that the CN Rail line between Ottawa and Montreal was to shut down and there was internal

[Translation]

drainage et l'amélioration du ballast. La question des relais et des traverses de chemin de fer, entre autres, reste à régler. Il faudra déboursier 15 millions de dollars pour terminer la réfection.

Les représentants du ministère nous ont dit l'autre jour que les négociations se poursuivaient quant à savoir si le CN allait céder ou non cette ligne au CP. Personnellement, peu m'importe qui l'exploite, mais vous devez finir de la réparer. Je suis sûr que vous ne voudriez pas y faire rouler des wagons-trémies aux deux tiers pleins. Ce n'est vraiment pas rentable.

Pourriez-vous nous dire si vous négociez actuellement avec le CP en vue de leur céder cette ligne? Avez-vous demandé au gouvernement de financer ces réfections afin que vous puissiez continuer à l'exploiter? Après avoir fait tout un plat au sujet de l'élimination du tarif du Nid-de-Corbeau et de l'accroissement de la concurrence dans le cas de la nouvelle Loi nationale sur les transports, on élimine le CN dans le sud de la Saskatchewan et le CP dans le nord de la province alors qu'il n'y a qu'un seul transporteur.

M. Lawless: Monsieur le président, je peux vous confirmer que nous avons eu des entretiens avec le CP et les représentants du gouvernement. Nous négocions un ensemble de dispositions touchant les embranchements tous les ans; nous déterminons quelles sont les voies qui doivent être remises en état et quelles sont celles qui ne doivent pas l'être. Ces discussions se poursuivent actuellement. Pour autant que je me souvienne, rien n'a encore été décidé en ce qui concerne Mossbank. Je ne puis donc vous confirmer quoi que ce soit pour le moment. Tout ce que je puis vous dire, c'est que des sommes ont été dépensées pour cette voie et que les discussions qui y ont trait ne sont pas encore terminées.

M. Benjamin: Vous êtes-vous adressés au gouvernement pour qu'il fournisse les fonds en vue de compléter la remise en état, quelle que soit l'entité qui finisse par en hériter?

M. Lawless: À partir d'une proposition globale, nous examinons la situation de chaque ligne. Il y a un montant d'argent déterminé, et il s'agit de décider quelles voies seront remises en état et quelles voies ne le seront pas au cours d'une année. Je ne suis pas en mesure de vous dire si nous avons demandé de finir cette voie en particulier ou s'il y en a une autre qui représente une priorité plus pressante.

M. Boudria: Je voudrais parler de la subdivision d'Alexandria de CN Rail. Pour ceux qui l'ignoraient, c'est la ligne de chemin de fer qui relie Ottawa et Montréal.

Le 18 novembre 1986, je vous ai rencontré dans cette salle juste avant le début de la réunion du comité et je vous ai fait part de personne à personne d'une rumeur dans ma circonscription voulant que la ligne Ottawa-Montréal du CN soit supprimée ainsi que de

[Texte]

correspondence of CN to that effect. I believe you told me there was no such plan. I said, nevertheless, I will put this on paper and send it to you tomorrow, and I hope you will reply to it.

I did. On November 19, 1986, I wrote a letter to you, a copy of which I have in hand. The letter followed a letter I had received from a plant in my riding known as Alexandria Moulding, which has approximately 200 employees and which had put a stop to its expansion because of this rumour. As I wrote to you, I asked you if there was any validity to this.

Not long afterwards I received a reply. The reply I received at that time said. . . Well, I received a number of replies. I have one here from Mr. Sturgess, but I had one as well that came, I believe, from yourself, Mr. Lawless. I have the Sturgess one in hand right now, which—

Mr. Lawless: Yes, I replied to your letter. I remember it quite well.

Mr. Boudria: But Mr. Sturgess' letter said:

I am writing to assure you and other interested parties that the future of the Canadian National's Alexandria Subdivision is secure at this time and there is no present expectation that its status would change significantly in the next five years, all speculation to the contrary. . .

—thereby qualifying anyone who thought otherwise as speculating.

I have an internal document of CN Rail of September 25, 1986, that says:

In the context of rationalization of our rail infrastructure, some lines have been identified for abandonment. . .

—and so on.

Any effort to attract new traffic on these sections is to be abandoned immediately.

In other words, we must not try to solicit new customers, and so on.

It says further "Attached you will find the sections affected". The list attached, which I also have in hand, identifies the Alexandria subdivision as being one of those. In another document it even identifies that this rail line would shut down in the year 1990.

Now, after "umpteen" other pieces of correspondence between myself, yourself, your people, and the minister, we finally got a letter that said:

We are glad to inform you that at least nothing is going to happen until 1992.

So we have another two years out of it.

[Traduction]

communications internes du CN à cet effet. Je pense que vous m'avez répondu à ce moment-là qu'il n'existait pas de tel projet. Je vous ai alors indiqué que j'allais quand même vous écrire le lendemain à ce sujet et que j'attendrais une réponse de vous.

Je me suis donc exécuté. Le 19 novembre 1986, je vous ai écrit, et j'ai ici une copie de ma lettre. Ma lettre faisait suite à une missive que j'avais moi-même reçue d'une usine de ma circonscription connue sous le nom d'Alexandria Moulding, une usine qui compte environ 200 employés et qui avait décidé de surseoir à ses projets d'expansion à cause des bruits qui circulaient. Je vous demandais dans ma lettre s'il fallait attacher quelque importance que ce soit à cette rumeur.

Quelque temps plus tard, j'ai reçu une réponse. Celle-ci indiquait. . . De fait, j'ai reçu plusieurs réponses. J'en ai une ici de M. Sturgess, mais si je me souviens bien, j'ai également eu droit à une réponse de votre part, monsieur Lawless. J'ai celle de M. Sturgess en main. . .

M. Lawless: J'ai effectivement répondu à votre lettre. Je m'en souviens très bien.

M. Boudria: La lettre de M. Sturgess, quant à elle, disait ce qui suit:

Je peux vous indiquer, à vous et aux autres parties intéressées, que l'avenir de la subdivision d'Alexandria du Canadian National est assuré pour l'instant et qu'il n'est pas prévu actuellement que sa situation puisse changer de façon significative au cours des cinq prochaines années, malgré toutes les conjectures à l'effet du contraire. . .

. . . ce qui laissait entendre que ceux qui pensaient le contraire ne faisaient que se livrer à des conjectures.

J'ai également ici une communication interne de CN Rail en date du 25 septembre 1986. Elle dit ceci:

Dans le cadre de la rationalisation de notre infrastructure ferroviaire, nous avons prévu l'abandon de certaines lignes. . .

. . . etc.

Tout effort en vue d'accroître le trafic dans ces sections doit cesser immédiatement.

En d'autres termes, il faut cesser de chercher de nouveaux clients.

Plus loin, il est indiqué ce qui suit: «Vous trouverez ci-joint les sections visées». La liste dont il est question, et que j'ai ici, identifie entre autres la subdivision d'Alexandria. Dans une autre communication, il est même question de fermeture de cette ligne en 1990.

Maintenant, après un nombre incalculable de lettres et de notes échangées entre vous et moi, votre personnel et le ministre, il y a cette lettre qui dit ceci:

Il nous fait plaisir de vous informer qu'à tout le moins rien n'est prévu d'ici 1992.

C'est donc un répit de deux ans.

[Text]

[Translation]

• 1615

I wonder about two things: first, why was I not told that there was such a plan when I asked, which there obviously is; secondly, why can we not get an assurance, now that you have changed your mind, beyond 1992?

Mr. Lawless: I am sure the gentleman knows that there are people responsible for activities in the corporation, to study matters. This is a classic example of something that was studied, and individuals made memos, and Mr. Boudria was lucky enough to get his hands on one to bring forth this matter. When he brought this matter to my attention, I had not seen the memo. I had never seen anything like that, and when we checked it out we put forth the information we had then developed.

Since that time the studies have gone a bit further, and we have now been able to give you the assurance that, after looking at the Alexandria subdivision—as we do; we are looking at hundreds of our subdivisions across the country—there will be no changes there until 1992.

That was not an attempt to steer you in the wrong direction. As I say, you were fortunate enough to get your hands on an internal memo that I had not seen. There are lots of them floating around the corporation. Those studies are undertaken, and until they are approved, either by a person like Mr. Sturgess or myself, that is all they are—studies.

Mr. Boudria: Now I want to ask two things. First of all, that document said to chase away customers. If the plan has been changed, has a new instruction gone out telling them that is no longer the policy?

Mr. Lawless: The day we saw that information that was changed. We do not chase away customers; we have not in the past and we will not in the future.

Mr. Boudria: But there was certainly an instruction to do so. I have it in hand.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Boudria: You say, Mr. Lawless, that the instruction did not start at head office, that it was not head office that decided to shut down the Alexandria subdivision. Is that correct? It was started somewhere at the junior level, and when you found out you put an end to it?

Mr. Lawless: No, I did not say that. I said that studies were being done by the people who were charged with

Je voudrais quand même savoir deux choses: d'abord pourquoi je n'ai pas été informé du projet lorsque je m'en suis enquis pour la première fois, parce que de toute évidence il existait déjà à ce moment-là; deuxièmement, pourquoi il est impossible d'obtenir une assurance pour la période au-delà de 1992, maintenant que vous avez décidé que rien ne se passerait d'ici cette date.

M. Lawless: Le député sait sûrement qu'un certain nombre de personnes à l'intérieur de la société sont chargées d'étudier des situations particulières. C'est tout ce qui s'est produit dans ce cas-ci. Des personnes se sont penchées sur une situation en particulier; elles ont fait circuler des notes à ce sujet et monsieur Boudria a eu le bonheur de pouvoir mettre la main sur une d'elle. Lorsque la situation a été portée à mon attention, je n'avais même pas vu la note. Nous avons donc vérifié, lorsque nous avons été alertés, et nous avons fait rapport sur la situation telle qu'elle existait à ce moment-là.

Depuis, nous avons quelque peu approfondi ces études, et nous sommes en mesure d'affirmer, après avoir examiné la subdivision d'Alexandria—c'en est une parmi des centaines d'autres que nous avons examinées un peu partout au pays—qu'il n'y aura pas de changement avant 1992.

Notre intention n'a certainement pas été de vous induire en erreur. Il se trouve seulement que vous avez eu le bonheur de mettre la main sur un document interne que je n'avais même pas vu moi-même. Il y en a beaucoup qui circulent à l'intérieur de la société. Il y a des études en cours continuellement, mais si elles ne sont pas approuvées par quelqu'un comme M. Sturgess ou moi-même, ce ne sont que des études, comme leur nom l'indique.

M. Boudria: Je voudrais quand même pousser plus loin la question. D'abord, ce document demandait de refuser des clients. Si le projet a été modifié, de nouvelles instructions ont-elles été envoyées pour annuler les premières?

M. Lawless: Nous avons fait modifier cette information dès que nous avons été alertés. Nous n'avons pas refusé de clients dans le passé et nous n'avons pas l'intention de le faire à l'avenir.

M. Boudria: Il y a certainement eu des instructions à l'effet du contraire à une époque. Je les ai en main.

M. Lawless: En effet.

M. Boudria: Vous voulez dire, monsieur Lawless, que ces instructions ne sont pas venues du siège social, que ce n'est pas le siège social qui a décidé au départ de fermer la subdivision d'Alexandria? Vous voulez dire que c'est aux échelons subalternes qu'on a agi et que dès que vous avez été mis au courant de la situation vous avez donné des instructions contraires?

M. Lawless: Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. J'ai parlé d'études de la part de certaines personnes

[Texte]

rationalizing the network and the individuals who were involved there were part of that study team.

Mr. Boudria: I am sorry; I am totally lost. I thought I heard you say moments ago—

Mr. Lawless: I think you were referring to head office. I never said anything about head office.

Mr. Boudria: I am trying to find out how this thing got started so that head office, if you wish, or yourself, did not know about it at that time.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I have tried to explain to the gentleman that studies are under way in Canadian National to rationalize our networks, and this was one of the studies, of many that are going on across the system. The individuals who were performing that study made some memos. You happened to get your hands on one of them. Unfortunately, you got your hands on it before I did.

Mr. Boudria: I am not sure that is unfortunate.

Mr. Lawless: Well, it is unfortunate for me.

Mr. Boudria: I have to pursue this, because I am curious. I was told that this is a study, yet this document refers not to a study; it talks about ceasing to attract new customers, and so on. That seemed to be an instruction, and it was sent to our regional people here in eastern Ontario, the St. Lawrence region, and so on. That did not talk about studying the number of customers; this specifically said not to attract new ones.

But I have a further question. If this was a study started somewhere inside the corporation... Does Mr. Blackwell still work as the assistant vice-president?

Mr. Lawless: He is now the regional vice-president in the Atlantic Region, in Moncton.

Mr. Boudria: I see. But he was the assistant vice-president on September 9, 1986?

Mr. Lawless: He was, yes.

Mr. Boudria: The reason I ask is because he signed the letter on your letterhead, "Office of the President", on September 9, 1986. So presumably this came from your office, or close. This talks about the abandoning of another rail line, the Alderdale and Beachburg subdivisions, west of Ottawa.

Let me read to you only one paragraph, sir, which really confused me in trying to identify why it was that I was getting the answers I had received. On page 2 of that letter it says

Abandonment of the two subdivisions

—these are the Alderdale and Beachburg subdivisions—

would result in annual track maintenance of \$10 million

[Traduction]

chargées de la rationalisation du réseau et d'informations émanant de membres du groupe d'étude.

M. Boudria: Je m'excuse, mais je ne vous suis plus du tout. Je pensais vous avoir entendu dire il y a quelques instants...

M. Lawless: Vous avez mentionné le siège social. Je n'ai jamais parlé du siège social.

M. Boudria: J'essaie de savoir comment cette affaire a commencé si le siège social et vous-même n'en étiez pas au courant à ce moment-là.

M. Lawless: Monsieur le président, j'essaie d'expliquer au député que des études sont en cours actuellement au Canadien National en vue de rationaliser le réseau et que l'étude à laquelle il fait allusion n'en est qu'une parmi tant d'autres. Les personnes qui ont participé à cette étude ont fait circuler certaines communications. Vous avez mis la main sur une de ces communications. Malheureusement, c'était avant que j'aie eu l'occasion d'en prendre connaissance.

M. Boudria: Je ne suis pas sûr que ce soit malheureux.

M. Lawless: Malheureusement pour moi.

M. Boudria: J'insiste davantage, parce que je me pose encore cette question. Ce document était une étude, semble-t-il, mais il donnait la directive de refuser de nouveaux clients, entre autres. Du moins, je considère que c'était une directive, et cette directive était envoyée au personnel régional ici dans l'est de l'Ontario, dans la région du Saint-Laurent et ailleurs. On ne demandait pas d'examiner le nombre de clients; on disait de ne pas en ajouter d'autres.

J'ai une autre question. S'il s'agissait d'une étude, qui trouvait son origine quelque part à l'intérieur de la société... M. Blackwell est-il encore vice-président adjoint?

M. Lawless: Il est maintenant le vice-président régional pour la région Atlantique, à Moncton.

M. Boudria: Il était quand même vice-président adjoint le 9 septembre 1986?

M. Lawless: Oui.

M. Boudria: Je pose la question parce que l'entête de ces lettres du 9 septembre 1986 indiquait: «bureau du président». Donc, cette lettre devait venir de votre bureau ou de votre entourage immédiat. Or, la lettre fait état de l'abandon d'une autre ligne, touchant les subdivisions Alderdale et Beachburg, à l'ouest d'Ottawa.

Je vous en cite seulement un paragraphe, pour vous montrer à quel point l'information que j'ai reçue était confuse. À la page 2 de la lettre, il est indiqué ce qui suit:

L'abandon des deux subdivisions

... il s'agit de deux subdivisions d'Alderdale et Beachburg...

résulterait en un entretien annuel des voies de 10 millions de dollars

[Text]

—and so on.

It would also create the likelihood of CN discontinuing use of the Alexandria Subdivision.

This, sir, came from your office, or at least that of your vice-president. Did it not?

• 1620

Mr. Lawless: Yes.

The Chairman: I gather, Mr. Lawless, you have seen what Mr. Boudria is asking you about. Have you a copy of that?

Mr. Lawless: We saw that after the fact, Mr. Chairman, yes.

The Chairman: But the one you are reading now refers indirectly to the Alexandria subdivision, as I sort of understand it.

Mr. Boudria: It says they can shut the rail line west of Ottawa because they are also shutting down the one in Don Boudria's riding. In summary, that is what it says, and that one came from the president's office, signed by his vice-president. That is why, when I am told these are studies being done internally, somewhere down the line and so on, I have a little difficulty. A letter was signed prior to our meeting here in November 1986 by M.A. Blackwell on the letterhead of the office of the president and chief operating officer, and it referred to exactly the same thing that I asked about in this room, and I had a reply to the contrary some days later.

Mr. Lawless: Mr. Blackwell was in charge of rationalizing the networks, and he was working with people who were doing studies. That was the case at the time. They were looking at it on that basis, and I think you are being less than charitable. When you brought this to my attention, it was looked at. Those instructions were withdrawn, and we gave you the story, as you have already indicated, that it was going to stay in place until 1992.

Mr. Boudria: Sir, I do not want to be less than charitable. It is not what I am trying to do. It took a year and a half before my colleague, the member for the neighbouring riding of Stormont—Dundas, got a letter from John Crosbie which said the line would be staying open until 1992. So it took a year and a half, several times raising it in the House in speeches and several times exposing the contradiction before I finally got another answer. I do not think that is less than charitable, Mr. Chairman.

It was not a matter of my asking something and then getting a reply from the office of the chairman saying, yes, they did look at closing it down but they no longer want to. It was far more complicated than that. There were contradictions and a lack of admission on the part of the corporation that they ever intended to do it, and when I finally proved with about six documents that it was in fact

[Translation]

... etc.

Il pourrait également amener le CN à mettre fin à ses activités dans la subdivision d'Alexandria.

Et cette lettre, je vous l'ai fait remarquer, émanait de votre bureau ou du moins de celui de votre vice-président. Vous en convenez?

M. Lawless: Oui.

Le président: Je suppose, monsieur Lawless, que vous avez vu la lettre à laquelle fait allusion M. Boudria. Vous en avez une copie?

M. Lawless: Nous avons eu l'occasion d'en prendre connaissance après coup, monsieur le président.

Le président: La lettre que vous lisez actuellement fait allusion à la subdivision d'Alexandria indirectement, si je comprends bien.

M. Boudria: On dit qu'on peut fermer la ligne à l'ouest d'Ottawa puisqu'on ferme celle qui se trouve dans la circonscription de Don Boudria. En résumé, c'est ce qu'on indique dans cette lettre, laquelle émane du bureau du président, signée par son vice-président. C'est la raison pour laquelle j'ai du mal à accepter l'explication qui veut que toutes ces études aient trouvé leur origine quelque part à l'intérieur de la société. Avant notre réunion de novembre 1986, il y a eu une lettre à l'entête du bureau du président et directeur général signée par M.A. Blackwell faisant allusion à l'un des sujets que j'ai abordés au cours de la réunion. Malgré tout, j'ai eu une réponse à l'effet du contraire quelques jours plus tard.

M. Lawless: M. Blackwell était chargé de la rationalisation du réseau et il était appelé à travailler avec les auteurs des études. Il parlait de la situation telle qu'elle existait à ce moment-là. C'est pourquoi je trouve que vous n'êtes pas tellement charitable. Lorsque vous m'avez alerté, j'ai réexaminé la situation. Les instructions auxquelles vous avez fait allusion ont été retirées et les explications nécessaires vous ont été données, avec l'assurance qu'il n'y aurait pas de changement avant 1992.

M. Boudria: Je ne veux certainement pas manquer de charité. Cependant, il a fallu un an et demi avant que mon collègue, le député de la circonscription voisine de Stormont—Dundas, reçoive une lettre de John Crosbie indiquant que la ligne serait maintenue jusqu'en 1992. Il a donc fallu un an et demi, plusieurs interventions à la Chambre, plusieurs demandes d'explications avant qu'il y ait une autre réponse. Je ne pense pas avoir manqué de charité dans les circonstances, monsieur le président.

La lettre du bureau du président n'admettait pas qu'effectivement la société avait examiné cette possibilité mais qu'elle en avait décidé autrement pour l'instant. Elle était beaucoup plus compliquée. Elle contenait des contradictions; la société n'était prête à rien admettre. Il a fallu que je prouve mes dires avec l'aide d'au moins 6 documents. Ce n'est qu'alors qu'on a admis que la ligne

[Texte]

being done. I then heard it was going to be terminated. I do not want to say terminated. It has not been said, and I do not want to exaggerate. It was safe until at least 1992, and I do not think that is less than charitable.

Mr. Lawless: I think you were in the middle of something that was being looked at, and until those decisions were made and finalized, everything was conjecture. That is really what it was at the time you were looking at it. There was no question about it. The line was being studied. The Beachburg and Alderdale were being studied and so was the Alexandria, as were hundreds of other branch lines. Processes indicate this is a possibility, and until those decisions are made they remain only possibilities.

Mr. Boudria: When will you be able to tell us if it is safe beyond 1992, which is really the important thing and why I am here? Our area, in spite of the fact that it is in Ontario, Mr. Chairman, has unemployment which is very, very high. In my riding we are looking at 14% unemployment. We are looking at something you would expect to find—not expect to find, because no one would expect to find high unemployment—all too familiar in parts of the country very different from mine.

Nevertheless, the sad reality is that 50 miles from Parliament Hill we have that kind of unemployment. What I would like to provide is assurance to that large potential employer, one of the biggest, that the line is safe and he can proceed with his expansion, which has been on hold for two years now. It is a very large plant and is providing good meaningful employment, and the whole expansion plan was put on hold as a result of... They brought this whole matter to my attention. This information fell into their hands and they gave it to me. That is how I found out.

Mr. Lawless: My only comment is that you have a very clear statement that the planning processes—and we do five-year plans—suggest that this line is okay until 1992. If you are looking for an ironclad guarantee that the line will never be changed or touched, I cannot give you that.

One of the things we never do is walk away from a customer. If Alexandria Moulding is not served by the two ribbons of steel that go down there in a boxcar, it will be served some way or another. So that is another way to look at it. We do not see walking away from profitable freight service if it is available to us. We have not done that anywhere.

Mr. Robichaud: When you say, Mr. Lawless, that you never walk away from any customers, is Mr. Langlois, who was the regional manager for marketing still working for CN after saying that any effort to attract new traffic on these sections is to be abandoned immediately? Is he still in the employ of CN in the same capacity?

[Traduction]

serait éliminée. Je ne devrais pas utiliser ce terme; il n'a pas été mentionné; je ne veux pas exagérer. La ligne resterait au moins jusqu'en 1992. Je ne pense pas avoir fait preuve d'un quelconque manque de charité.

M. Lawless: Vous êtes intervenu en cours de processus: avant que les décisions finales n'aient été prises, vous ne pouviez que vous livrer à des conjectures. À ce moment-là, il ne pouvait s'agir que de conjectures. Il ne faisait aucun doute que la ligne faisait l'objet d'une étude. Beachburg, Alderdale, Alexandria, des centaines d'autres embranchements étaient examinés à l'époque. Il y avait un certain nombre de possibilités à leur égard, mais les décisions finales n'avaient pas été prises.

M. Boudria: Quand pourrez-vous me dire si la subdivision survivra après 1992? C'est ce qu'il y a de plus important et c'est la raison pour laquelle je suis ici. Ma région, monsieur le président, malgré le fait qu'elle soit en Ontario, a un taux de chômage très élevé. Dans ma circonscription, le taux de chômage atteint 14 p. 100. La situation devrait être différente de celle d'autres régions du pays, même si aucune région du pays ne devrait être aux prises avec ce problème en réalité.

Il n'en demeure pas moins que c'est la triste réalité, à 50 milles de la Colline parlementaire. Je voudrais pouvoir rassurer un employeur potentiel très important dans la région—l'un des plus importants—lui dire que l'avenir de la ligne est assurée et qu'il peut aller de l'avant avec son projet d'expansion qu'il tient en veilleuse depuis deux ans. Il exploite une grande usine, qui fournit beaucoup d'emplois, mais il doit attendre certaines décisions avant de prendre de l'expansion... Il s'est adressé à moi. Il a réussi à obtenir de l'information et il me l'a communiquée. Voilà comment j'en ai entendu parler.

M. Lawless: Tout ce que je peux dire, c'est que vous avez une déclaration claire à l'effet que notre processus de planification—nous avons des plans quinquennaux—prévoit que la ligne va rester intacte jusqu'en 1992. Si vous voulez que je vous garantisse dur comme fer que la ligne ne sera jamais changée ou modifiée, je ne peux pas le faire.

Il y a une chose que nous ne faisons jamais, c'est abandonner un client. Si Alexandria Moulding n'est pas desservie par un wagon posé sur deux rubans d'acier, on trouvera un autre moyen de le faire. C'est une autre façon de voir les choses. Nous n'avons nullement l'intention d'abandonner un service de fret profitable et nous ne l'avons fait nulle part.

M. Robichaud: Monsieur Lawless, quand vous dites que vous n'abandonnez jamais vos clients, est-ce que M. Langlois, qui était le gérant régional pour la mise en marché, travaille toujours pour le CN, lui qui a déclaré qu'il fallait cesser immédiatement d'essayer d'attirer de nouveaux clients dans ces secteurs? Est-ce qu'il occupe toujours le même poste au CN?

[Text]

Mr. Lawless: I do not know who that individual is, so I really cannot say.

Mr. Boudria: I do. Yes, he is still there. Roger is still there.

Mr. Lawless: Who is it?

Mr. Boudria: Roger Langlois.

Mr. Lawless: Yes he is still there. He is not on the same job, but he is still there.

Mr. Boudria: In the unlikely event that you would consider shutting down that rail line, and heaven forbid that it would ever occur, could I at least get a commitment that what you wanted to do is keep the line open from Montreal to Glen Robertson, just east of Alexandria, which is where the spur line going to the Ivaco Steel Mill in L'Orignal is? I am referring to those very local places, but I am sure the chairman knows them because he travels between Ottawa and Montreal, as I do, and knows the area.

The Glen Robertson area is eight miles east of Alexandria. I would have thought that at least in that plan, however unfortunate that was, they would have planned to keep the Alexandria to Glen Robertson piece as another spur line to serve the industries there. I am not saying that to say that I like what was proposed. Actually, I believed it was a fait accompli until things became public. Nevertheless, I do not like what was happening, but in the unfortunate or unlikely event that it would occur, would that at least be protected to keep those industries there on that line? The wood for those industries comes from the United States. It is very long. It is to make these fancy mouldings that we use in these buildings and so on, and it would be very important that at least that kind of an assurance be provided.

You may not be able to answer that right now. . .

Mr. Lawless: I would just like to confirm that we have no plans to abandon the line.

Mr. Boudria: I only have two inches thick of them.

The Chairman: I think that is about as far as we can go on that. You have it up to 1992, is that it? Anyway, I see Mr. Belsher, Mr. Reid, and Mr. Clifford.

Mr. Belsher: Thank you very much, Mr. Chairman. It is nice to see CN before us again. I am not sure they look forward to it every year, but—

Mr. Lawless: We do.

Mr. Belsher: In the administrative restructuring that has been taking place in CN, as you say you are getting up to steam—although I guess you do not use steam any more—in modernizing your plant and operation. You had a consultant firm of Booz, Allen & Hamilton Inc. on the management part. Could you outline what some of the recommendations were and whether they have been put into effect?

[Translation]

M. Lawless: Je ne connais pas cette personne, je ne peux donc pas vous répondre.

M. Boudria: Je le connais. Effectivement, il est toujours là. Roger est toujours là.

M. Lawless: Qui est-ce?

M. Boudria: Roger Langlois.

M. Lawless: Oui, il est toujours là. Il n'occupe pas le même poste, mais il est toujours là.

M. Boudria: S'il devait vous arriver de fermer cette ligne de chemin de fer, et le ciel nous en préserve, pouvez-vous vous engager à conserver au moins la ligne entre Montréal et Glen Robertson, à l'est d'Alexandria, où se trouve l'embranchement pour L'Orignal qui dessert l'usine d'Ivaco Steel? Ce sont de très petites localités, mais le président doit les connaître puisqu'il voyage entre Ottawa et Montréal, tout comme moi, et qu'il connaît la région.

Glen Robertson se trouve à huit milles à l'est d'Alexandria. Pour déplorable que soit ce plan, on pourrait penser qu'on a l'intention de conserver la ligne entre Alexandria et Glen Robertson, l'embranchement qui dessert ces industries. N'en déduisez pas que ces propositions me plaisent. En fait, je suis convaincu que lorsqu'elles ont été annoncées au public, c'était déjà un fait accompli. Cela n'empêche pas que je n'aime pas ce qui s'est passé, mais si jamais cela se matérialisait, est-ce qu'au moins on chercherait à protéger ces industries? Le bois destiné à ces industries vient des États-Unis. Ce sont des morceaux de bois très longs qui servent à faire ces moulures compliquées qu'on utilise dans la construction, etc. Il faudrait tenir compte de ces industries, ce serait un minimum.

Vous ne pourrez peut-être pas répondre tout de suite. . .

M. Lawless: Je tiens à vous assurer que nous n'avons pas l'intention d'abandonner la ligne.

M. Boudria: Les documents que j'ai à ce sujet ne font que deux pouces d'épaisseur.

Le président: Je pense qu'il va falloir en rester là. C'est confirmé pour jusqu'en 1992, n'est-ce pas? Quoi qu'il en soit, MM. Belsher, Reid et Clifford ont demandé la parole.

M. Belsher: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un plaisir de recevoir une fois encore les représentants du CN. Je ne sais pas si chaque année ils attendent cette occasion avec autant de plaisir, mais. . .

M. Lawless: Absolument.

M. Belsher: Votre restructuration administrative au CN avance à toute vapeur—mais bien sûr, vous n'utilisez plus la vapeur—et vous modernisez vos installations et vos opérations. Du côté administratif, vous avez retenu les services de la firme d'experts Booz, Allen & Hamilton Inc. Pouvez-vous nous parler des recommandations qu'on vous a faites, nous dire comment elles ont été appliquées?

[Texte]

Mr. Lawless: Yes, we did have a company called Booz, Allen & Hamilton come in and look at the Canadian National organization. We have had basically the same organizational structure since 1961, and we thought it was appropriate that they come in and give us a little more insight on what is happening elsewhere in the industry. They came in and did a very extensive study on Canadian National.

They made some recommendations, some of which we adopted and some of which we did not. Basically what we have done now, and we are in the middle of doing this across the country, is set up business units which are geared to the commodities which we handle, such as coal, sulphur, potash, lumber, automotive. Assistant vice-presidents have been put in charge of each one of these business units, which will hopefully get them closer to the customer so they can respond more effectively to their service and price needs. That is a very concentrated marketing effort we are attempting across the country. Those are now in place and operating.

[Traduction]

M. Lawless: Effectivement, nous avons demandé à une compagnie, Booz, Allen & Hamilton, d'étudier l'organisation du Canadien National. En fait, notre structure administrative remontait à 1961 et nous avons jugé bon de la remettre en question et également de voir ce qui se faisait ailleurs dans l'industrie. Ces experts sont venus et ont fait une étude très approfondie du Canadien National.

Ils ont formulé des recommandations, certaines que nous avons retenues, d'autres que nous avons rejetées. Pour l'instant, nous sommes en train de mettre sur pied dans tout le pays des unités administratives qui s'occupent des produits que nous transportons, charbon, soufre, potasse, bois d'oeuvre, automobiles. Des vice-présidents adjoints ont été nommés et dirigent chacune de ces unités administratives; nous espérons qu'ainsi ils travailleront en plus étroite collaboration avec les clients et pourront faire face à leurs besoins plus rapidement, qu'il s'agisse de services ou de prix. Il s'agit d'un gros effort de commercialisation dans tout le pays. Ces unités sont maintenant organisées et elles fonctionnent.

• 1630

On the operating side, they indicated to us there was a need for our management to get the decision-making closer to the field level. We are setting up districts across the country, with district managers in charge, with transportation equipment and engineering officers on the ground, that will see those officers responsible for the day-to-day operations. That is all being done within the framework of the existing five regions, where we have regional vice-presidents and headquarters located at Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, and Edmonton. The basic headquarters organization structure in those cities is still there and we are organizing within that framework.

That is about as quick an overview as I could give you without going into a lot of detail.

Mr. Belsher: Mr. Lawless, you have been on record as talking about how inter-modal is the way of the future in rail lines. What do you mean by that for railway companies, and what has CN done or is it doing now to fulfil that sort of statement?

Mr. Lawless: What we mean by that is we are seeing an erosion of the traditional boxcar, rail-oriented business because of the major thrust being made by trucking across the country. I gave the chairman some figures for Newfoundland. I can give you some system figures. We have seen the rail share of market go from 70% in 15 to 20 years down to about 28% right now. I am talking about the total freight market and the railway—Canadian Pacific, Canadian National, and the other, small, railways—share of that business. That has happened as a result of the very highly competitive activity that has been undertaken by the trucking industry. They are more flexible and more frequent.

Du côté des opérations, les experts nous ont dit que notre administration devait diminuer la distance entre la prise de décision et la base. Nous sommes en train de mettre sur pied des districts dans tout le pays, avec des gérants de district qui travaillent étroitement avec les responsables du matériel de transport et du génie, et qui ont des contacts quotidiens avec eux. Tout cela est intégré dans le cadre des cinq régions existant déjà, des régions qui sont dirigées par des vice-présidents régionaux et dont les centres sont à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg et Edmonton. Les sièges sociaux de ces villes existent toujours, et c'est dans ce cadre que nous réorganisons.

Voilà à peu près tout ce que je peux vous en dire rapidement sans entrer dans les détails.

M. Belsher: Monsieur Lawless, on sait que pour vous, l'avenir des chemins de fer, ce sont les transports intermodaux. Qu'est-ce que cela signifie pour les compagnies de chemin de fer et qu'est-ce que le CN a fait ou fait actuellement pour progresser dans cette voie?

M. Lawless: À l'heure actuelle, les wagons traditionnels de chemin de fer sont menacés par l'offensive considérable des industries de camionnage de tout le pays. J'ai donné au président des chiffres qui s'appliquent à Terre-Neuve, je peux vous donner des chiffres pour le système. En l'espace de 15 ou 20 ans, la part du marché occupée par les chemins de fer est passée de 70 p. 100 à environ 28 p. 100. Je vous parle du marché total du fret et les compagnies ferroviaires—Canadien Pacific, Canadien National et d'autres compagnies plus petites—se partagent ce marché. Cela est dû à la position hautement compétitive adoptée par les industries du camionnage, un moyen de transport plus souple et plus fréquent.

[Text]

The railway's answer to that is to introduce container and trailer services. That has the effect of using the best combination of rail and the best combination of truck. In other words, moving from, say, Winnipeg to Montreal, Canadian National would pick up trailers at a customer's door, put them on a piggyback, run them on a high-speed train into Montreal, and deliver them; as opposed to going over the road from Winnipeg to Montreal. On the container side, we have set up major container terminals across the country where the international trade can bring their ships into large ports, have fast unloading, container-on-flatcar services across into the major centres, and then delivery by truck. So it is a combination of ship, rail, and truck used to its best advantage.

The inter-modal traffic has been growing on the railways at the rate of about 25% to 35% a year. It is getting very, very big. That is the way we are gaining, and regaining, our share of the market.

Mr. Belsher: My last question is from a constituent who ended up buying a home in a village on the CN main line and of course is shocked at the frequency and also the amount of whistles at night and so on. Is there any latitude in Transport Canada's regulations as to how frequently the whistle or the horn has to be sounded at crossings? I think within a mile there will be about three crossings as it bends around the village of Rosedale.

Mr. Lawless: The rule is that there is a requirement to blow the whistle at every crossing. A community can apply to the Canadian Transport Commission, now the new National Transportation Agency, and they make the request that the requirement be dropped between a certain number of yards or feet or miles outside of the town to the other side of the town. That can be done, and the CTC many, many times will grant them that. What they are doing, though, is they are taking the safety aspect of that into their own hands, and it is a very difficult and tricky situation to undertake. We have no objection if they do that, but it has to be at their request.

• 1635

Mr. Belsher: I would be loath even to alert them to that, because I sat on a coroner's inquest for an accident that occurred at one of those crossings right there. But thank you for that information.

Mr. Reid: Mr. Lawless, I am glad to see you.

At the top of page 9 of your annual report it says:

Canada's railways are no longer expected to fulfil a nation-building mandate, but rather play a supporting role: serving Canada's industries in their quest for a larger share of markets at home and abroad.

[Translation]

Pour lutter contre cette tendance, les chemins de fer doivent offrir des services de conteneurs et de remorques. Cela permet de combiner d'une façon optimale les meilleurs éléments des chemins de fer et des camions. Autrement dit, entre Winnipeg et Montréal, le Canadien National peut ramasser des remorques à la porte d'un client, les charger sur un wagon plat, les envoyer à grande vitesse à Montréal, puis les livrer à domicile. Cela évite la route entre Winnipeg et Montréal. Quant aux conteneurs, nous avons construit de gros terminaux de conteneurs dans tout le pays; les bateaux du commerce international arrivent dans les grands ports, déchargent rapidement les conteneurs directement sur des wagons plats qui sont acheminés dans les grands centres puis livrer par camion. Autrement dit, c'est une combinaison de bateaux, rail et camions dont les meilleurs éléments servent dans chaque cas.

Le trafic intermodal des chemins de fer augmente de 25 à 35 p. 100 par an. Cela devient de plus en plus important. C'est ce qui nous permet de gagner, et de regagner, notre part du marché.

M. Belsher: Ma dernière question vient d'un de mes commettants qui a acheté une maison dans un village sur la ligne principale du CN. Bien sûr, il ne s'attendait pas à la fréquence des trains, au bruit des sifflets la nuit, etc. Est-ce que les règlements de Transports Canada réglementent la fréquence des coups de sifflet ou de corne aux passages à niveau? Sur une distance d'un mille, il doit y avoir trois passages car la voie tourne autour du village de Rosedale.

M. Lawless: Normalement, on est tenu d'actionner le sifflet à chaque passage. Une ville peut faire une demande à la Commission canadienne des transports, aujourd'hui l'Office national des transports, pour qu'on n'actionne plus le sifflet à partir d'un certain nombre de verges, de pieds ou de milles de part et d'autre de la ville. Cela peut être fait et, très, très souvent, la CCT accordera la requête. Cela dit, une municipalité qui décide de faire cela assume la responsabilité de la sécurité, une responsabilité particulièrement hasardeuse. Personnellement, je n'ai pas d'objection, mais il faut que ce soit elle qui en fasse la demande.

M. Belsher: Je ne voudrais même pas leur parler de cette possibilité, car j'ai eu l'occasion d'assister à une enquête du coroner sur un accident qui s'est produit justement à un de ces passages. Quoi qu'il en soit, je vous remercie pour cette information.

M. Reid: Monsieur Lawless, je suis heureux de vous voir.

En haut de la page 9 de votre rapport annuel, on lit:

On ne s'attend plus à ce que les chemins de fer canadiens contribuent à l'édification du pays, mais bien à ce qu'ils appuient les industries canadiennes en quête d'une plus grande part des marchés nationaux et internationaux.

[Texte]

Can you tell me, from your experience since the implementation of the National Transportation Act, what changes have taken place? Have you entered into any or a number of confidential contracts with shippers as a result of the new National Transportation Act? What has been the experience of the competitive line rates advantages given in the act itself? I will stop there because I have another short-line question I want to ask you.

Mr. Lawless: What is happening is that first of all it is very, very early in the activity as far as implementation of the new act is concerned. In the United States, it was not until the second and third years of the Staggers Rail Act that the full measures of the act seemed to take place and start to be effective.

What we are finding in Canada is that we are well on the way with respect to confidential contracts. We have signed, I think, Mr. Sturgess, some 300?

Mr. John H.D. Sturgess (Senior Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian National Railway): That is correct. There are about 300 under negotiation and about 150 or so that have been signed.

Mr. Lawless: So we are well into it, and it has been a very popular measure. Our railway in particular is finding a way to tie up traffic and get your share back and confirm it for a period of years, and we are finding that to be a very successful venture.

Insofar as competitive joint-line rates are concerned, there has not been much activity there yet. We are finding that there is very little activity from the shippers requesting them yet, and there has been virtually no activity between the two railways yet. I think it is because it is new and because we are going through a transition period, and I am fairly confident that we will see that change in the second and third years of implementation.

Mr. Reid: I rather like that from an encouraging point of view.

Mr. Lawless, there is a little press comment to the effect that the only private line—and that is the one out west that you have all referred to so often before—never made money before but it has as this private line. This is *The Financial Post* of May 31, 1988:

... the only private line in Canada managed to do last year what Canadian National Railway has not done in years.

Does that mean that being big is sometimes too big and we should be selling off many more branch lines and establishing a larger number of short-line services so that they too will have the opportunity of operating at a profit?

Mr. Lawless: If I might be allowed this observation about that article, it is a little misleading in that in these initial stages there is a substantial amount of government

[Traduction]

Pouvez-vous me dire quels changements sont survenus depuis l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports? Est-ce que vous avez conclu des contrats confidentiels avec les expéditeurs conformément aux dispositions de la nouvelle Loi nationale sur les transports? Comment fonctionnaient les prix de lignes concurrentiels mentionnés dans la loi? Je m'en tiendrai là car j'ai encore quelques questions sur un autre sujet.

M. Lawless: Pour commencer, il est encore extrêmement tôt pour tirer des conclusions, on vient tout juste de commencer à appliquer la nouvelle loi. Aux États-Unis, il a fallu attendre deux ou trois ans pour constater l'efficacité de la Loi Staggers.

Au Canada, en ce qui concerne les contrats confidentiels, nous avons bien avancé. Nous en avons signé 300, je pense, monsieur Sturgess?

M. John H.D. Sturgess (premier vice-président et chef de l'exploitation, chemin de fer Canadien National): C'est exact. Trois cents contrats environ sont en cours de négociation et 150 approximativement ont été signés.

M. Lawless: Autrement dit, c'est bien avancé, c'est une mesure qui s'est avérée très populaire. Notre chemin de fer en particulier trouve le moyen de regrouper le trafic, de récupérer sa part du marché, et ce, pour un certain nombre d'années. Dans l'ensemble, nous considérons cette mesure comme très utile.

Quant aux tarifs concurrentiels pour les lignes communes, dans ce domaine, on n'a pas encore assisté à beaucoup d'activités. Jusqu'à présent, il y a très peu d'expéditeurs qui se réclament de ces tarifs, et il n'y a pratiquement eu encore aucun contact entre les deux compagnies ferroviaires. Il faut considérer que c'est une mesure nouvelle, que nous sommes dans une période de transition, mais je suis certain que les choses changeront quand on atteindra les deuxième et troisième années.

M. Reid: À titre d'encouragement, c'est quelque chose qui me plaît assez.

Monsieur Lawless, on lit parfois dans la presse que seules les lignes privées—et il s'agit de celles qui se trouvent dans l'Ouest et dont vous avez tous longuement parlé—sont devenues rentables quand elles ne l'avaient jamais été auparavant. Je vous cite un article du *Financial Post* du 31 mai 1988:

... la seule ligne privée canadienne a réussi l'année dernière ce que le Canadien National n'a pas pu faire depuis des années.

Est-ce que cela signifie qu'une grosse entreprise est parfois trop grosse, qu'il faudrait vendre le plus d'embranchements possible, et créer de plus en plus de petites entreprises pour pouvoir faire des bénéfices?

M. Lawless: Permettez-moi une observation à propos de cet article; c'est un peu trompeur car le Central Western Railway, qui en est à ses débuts, reçoit pas mal de soutien

[Text]

support in that Central Western Railway to get it going. The extent to which it can be successful on the longer term without that support remains to be seen.

That is not to say that short-line railways are not good. We think short-line railways are the way to go in the future.

I think you will find in that article where Mr. Payne, who runs the railway, sometimes is handling the engine and sometimes is switching the cars and sometimes is writing waybills. So it is a different ball game. Here you do not have the restrictions that are upon the major railways through our collective agreements in every case, and I think the successful short lines in the States are successful because of that. Now, Mr. Payne still has some problems, I know. He has salary levels that he thought he would not have, but he has them at the moment.

• 1640

Mr. Reid: But that same article indicated that CN had a \$3 million loss in its operation in a very short period of time just prior to its transfer. I am not advocating a complete turn of the wheel, having regard to your foundation of the CN and the reasons therefor.

Thinking of CNR, is it flexible enough to consider intermodal transport, both water and rail, from a container point of view, and I am looking at the long miles of the St. Lawrence and the Great Lakes? Does it as well concern itself with containerizing intermodal transport, water and rail? You will recall, and members of CNR will recall, during the freedom to move and deregulation exercise of the National Transportation Act, I always advocated that in remote centres that were under your mandate where you are almost obligated to provide a kind of service, even as mentioned here today, are you gearing up for motor vehicle road transport to fulfil that mandate at obviously a much lesser cost than you are now having to go through?

Mr. Lawless: We certainly are, and that is the objective of applying in many cases for an abandonment of a piece of track. You will always find that behind that is a plan of how we are going to serve the customers who are on that line. In virtually all instances that I can recall, CN is not walking away from freight business; we are walking away from the way you have to perform that business. That is why intermodal is growing, and that is why we have been able to do so many things up to now. We usually have a substitute service ready to go if an abandonment application is—

Mr. Reid: Is that ready to be put in place in Newfoundland now?

[Translation]

du gouvernement. Reste à voir dans quelle mesure ce succès continuera plus tard, en l'absence de ce soutien.

Je ne veux pas dire que les lignes de chemin de fer courtes ne sont pas une bonne chose, au contraire, pour nous c'est la solution de l'avenir.

Dans cet article, on lit que M. Payne, qui dirige le chemin de fer, est parfois aux commandes du train, parfois à l'aiguillage, et qu'on peut le trouver aussi en train de rédiger des bordereaux d'expédition. La situation n'est donc pas du tout la même. Il n'est pas assujéti aux restrictions qu'imposent aux grandes compagnies ferroviaires canadiennes les conventions collectives et j'estime que le succès des lignes courtes aux États-Unis est attribuable à ce facteur. Or, je sais que M. Payne a néanmoins des problèmes. Il doit continuer de verser des salaires plus élevés que ce qu'il avait prévu.

M. Reid: Mais le même article indique que le CN affichait des pertes d'exploitation de 3 millions de dollars très peu de temps avant le transfert. Je ne préconise pas que tout soit changé de fond en comble compte tenu du mandat original donné au CN.

La structure du CN est-elle suffisamment souple pour que vous envisagiez d'assurer le transport intermodal des conteneurs, tant maritime que ferroviaire, sur toute la longueur du Saint-Laurent et des Grands lacs? Prévoyez-vous assurer le transport intermodal des conteneurs, tant maritime que ferroviaire? Vous vous souviendrez, comme les membres du CN, que pendant le débat sur les propositions de déréglementation contenues dans le document *Aller sans entraves* et sur l'adoption de la Loi nationale sur les transports, j'ai toujours préconisé que vous vous acquittiez de votre mandat qui est d'assurer le service dans les localités isolées, ce dont vous avez vous-même parlé ici aujourd'hui. Afin de vous acquitter de ce mandat, avez-vous pris des mesures pour assurer le transport routier à des coûts qui seront sensiblement inférieurs à ceux que vous devez engager aujourd'hui?

M. Lawless: Certainement, et voilà pourquoi, dans de nombreux cas, nous demandons l'autorisation de mettre hors service certains tronçons. Chaque fois que nous proposons un tel plan, notre objectif est de mieux servir les clients desservis par la ligne. Si ma mémoire est fidèle, dans la plupart des cas, le CN n'a pas abandonné le transport du fret; nous essayons de changer les conditions de prestation du service. Voilà pourquoi le transport intermodal prend de l'expansion et c'est aussi pourquoi nous pouvons maintenant offrir un meilleur service. Quand nous présentons une demande de mise hors service, nous avons habituellement pris les mesures pour offrir un service de remplacement. . .

M. Reid: Un tel plan est-il prêt à être mis en oeuvre à Terre-Neuve à l'heure actuelle?

[Texte]

Mr. Lawless: If the decision is ever made to leave Newfoundland, we will be ready.

Mr. Reid: Mr. Lawless, you have already done some rationalizing. There is some indication that if you are going to do a job, do what you know how to do and what to do, and do it well. You sold off the hotels. I think that was a good move. I am looking now at another article with respect to CNCP to the effect that this is on the sale block. Are you prepared to sell off CNCP? Is it just a question of finding the highest bidder? And where does this fit into your plan of tomorrow?

Mr. Lawless: We have not made any decision or announcement yet with respect to CNCP. We own 50%, and under the agreement we have with Canadian Pacific, they have a right to purchase 50%, as we would their 50%. It is not a simple process of trying to get the highest bidder, because we have to satisfy that condition that is in the agreement.

Mr. Reid: As a lawyer will write the same kind of provision into the contract—the best bid. But negotiations are still going on, are they?

Mr. Lawless: We have not made that decision to sell half of CNCP yet.

The Chairman: You are never supposed to ask a question unless you know the answer, in law anyway. This is not law, but this is in between many things. Has your involvement been profitable?

Mr. Lawless: With CNCP?

The Chairman: Yes.

Mr. Lawless: Yes, it has been. But it has been drastically changed in the last two and three years. CNCP were heavily involved in telex, and telex is going the way of the widget and the dodo bird, as you know, and we are seeing our profit levels substantially reduced. It is a concern, because we now have to see ourselves move into digital and voice and fax, and we are not there yet. That is the process that is going on now.

• 1645

Mr. Clifford: Mr. Lawless, I am very pleased with the year's progress. I have seen some real progress. I have seen CN invest in London, Ontario, and General Motors Diesel, a wise supplier of quality products. It has been a help. I think it is very important to get away from the old CN, not that we were not associated with you before. But we are building new products too, and together we are both going to make a better Canada, a better transportation system.

It is on that note that I want to go back to some past history here. We have talked over the last couple of years, and I know you are as concerned as your shareholders

[Traduction]

M. Lawless: Si nous décidons un jour d'abandonner certaines lignes à Terre-Neuve, nous serons prêts à offrir un service de remplacement.

M. Reid: Monsieur Lawless, vous avez déjà procédé à une certaine rationalisation. Il est toujours préférable de privilégier les créneaux que vous maîtrisez. Vous avez vendu les hôtels. À mon avis, c'était une bonne décision. J'ai en main un autre article selon lequel le CNCP serait à vendre? Êtes-vous disposés à vous défaire du CNCP? S'agit-il uniquement d'obtenir le meilleur prix possible? Comment cela s'inscrit-il dans vos projets futurs?

M. Lawless: Nous n'avons rien décidé ni annoncé en ce qui concerne le CNCP. Nous en possédons 50 p. 100 et, aux termes de l'accord que nous avons avec le Canadien Pacifique, ils ont un droit de préemption sur nos 50 p. 100 et nous, sur leurs 50 p. 100. Il ne s'agit pas simplement d'obtenir le meilleur prix possible puisque nous devons satisfaire aux conditions de l'entente avec le Canadien Pacifique.

M. Reid: Un avocat insérerait dans le contrat le même genre de clause, à savoir d'obtenir le meilleur prix possible. Les négociations se poursuivent toutefois, n'est-ce pas?

M. Lawless: Nous n'avons pas encore décidé de vendre notre moitié du CNCP.

Le président: Vous ne devriez jamais poser une question à laquelle vous ne connaissez pas déjà la réponse, en droit du moins. Nous abordons ici cette question parmi d'autres. Votre association a-t-elle été rentable?

M. Lawless: Avec le CNCP?

Le président: Oui.

M. Lawless: Oui. Mais la situation a énormément changé depuis deux ou trois ans. Le CNCP concentre le gros de ses activités dans le secteur des téléx, technologie en voie d'extinction, comme vous le savez, et nos bénéfices en sont considérablement réduits. La situation nous apparaît préoccupante parce que nous devons réorienter nos activités vers la transmission numérique et audio et la télécopie, et il nous reste du chemin à faire. Ce processus de conversion est engagé.

M. Clifford: Monsieur Lawless, je suis ravi des progrès réalisés au cours de l'année. J'ai constaté qu'il y a eu de très réelles améliorations. Le CN a investi à London, en Ontario, et dans General Motors Diesel, judicieux fournisseur de produits de qualité. Ça a été un sérieux coup de pouce. Il m'apparaît très important de délaisser l'ancien CN, quoique nous ayons été associés avec lui dans le passé. Nous fabriquons nous aussi de nouveaux produits et, ensemble, nous allons construire un meilleur Canada, un meilleur système de transport.

Cela dit, j'aimerais faire un retour en arrière. Nous avons eu plusieurs entretiens au cours des dernières années et je sais que vous vous préoccupez, autant que vos

[Text]

about the \$3.4 billion indebtedness. I was pleased to see your profits and how you have chipped away at that, to quote you, in 1987. You also say that under the NTA you have made some progress. So let us look at this in light of where we were before the NTA and some of the concerns we heard from your officials before the NTA and now after the NTA. Has any U.S. railway serving Canadian shippers been involved in negotiating the CLR, to your knowledge?

Mr. Lawless: Not yet that I am aware of.

Mr. Clifford: Because you will recall some of your concerns about that at the time.

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Clifford: Over that period of time of the NTA and your involvement and ours in passing the act, free trade was very much on the front burner at the same time. I see in your annual report you are looking at freer trade. So where does this all fit in? So far, no U.S. line has even applied for a competitive line rate with you.

Mr. Lawless: Mr. Clifford, that is just my point. It is only five months into the year. Our problem was not that they could get competitive joint line rates from Canadian National or Canadian Pacific; it was that we did not have that reciprocal right to get it from them. It was made very clear in our submission to this committee when we met with you that it was a one-way street, and that concern was being expressed because it was a one-way street. It may not be an issue.

Mr. Clifford: It might not be an any-way street. They have not even applied. So the bogey man has not come out then.

Mr. Lawless: Not in five months.

Mr. Clifford: All right. So he has not come out in five months.

The Chairman: It is not Hallowe'en yet.

Mr. Clifford: It is not Hallowe'en. How do you feel now then? Are we in this ballgame? You talk in support of freer trade. Do you feel more confident today with the NTA behind you now? Do you feel more confident that you can take on the Americans if indeed they ever show up? They have not surfaced.

Mr. Lawless: I was never ever anything less than confident that we could take on the Americans. I felt that way then, I feel that way now, and I certainly will feel that way in the future. I do not have any problem with that.

[Translation]

actionnaires, de la dette de 3,4 milliards de dollars. Je suis ravi de voir le chiffre de vos bénéfices et de constater avec quel succès, comme vous le dites, vous avez réduit cette dette, petit à petit, en 1987. Vous avez aussi dit avoir réalisé certains progrès sous le régime de la Loi nationale sur les transports. Examinons donc la situation avant et après l'adoption de la Loi nationale sur les transports, à la lumière des préoccupations exprimées par certains de vos fonctionnaires. À votre connaissance, y a-t-il une compagnie ferroviaire américaine desservant des expéditeurs canadiens qui ait participé à la négociation du prix de ligne concurrentiel?

M. Lawless: Pas encore, que je sache.

M. Clifford: Vous vous souviendrez toutefois avoir exprimé à l'époque des craintes à cet égard.

M. Lawless: Oui.

M. Clifford: À l'époque où nous avons tous deux participé à l'examen de la nouvelle Loi nationale sur les transports, le libre-échange était une question d'actualité. Je constate, dans votre rapport annuel, que vous vous préparez à la libéralisation des échanges. À quoi tiennent donc ces craintes? Jusqu'à maintenant, aucune compagnie ferroviaire américaine n'a demandé à négocier avec vous des prix de lignes concurrentiels.

M. Lawless: Monsieur Clifford, c'est exactement ce que je fais valoir. Cinq mois seulement se sont écoulés. Nous ne nous opposons pas à ce qu'ils puissent obtenir du Canadien National ou du Canadien Pacifique des prix concurrentiels pour les lignes exploitées en commun; nous nous opposons au fait que nous n'avions pas le droit d'obtenir d'eux un traitement réciproque. Quand nous avons comparu devant ce Comité, nous avons dit très clairement que nos craintes résultaient du fait que cet avantage en était un à sens unique. Ce ne sera peut-être pas un problème.

M. Clifford: Ce ne sera peut-être pas un avantage à sens unique. Ils n'ont même pas présenté de demande. Le bonhomme sept heures ne s'est pas encore présenté.

M. Lawless: Pas en cinq mois.

M. Clifford: D'accord. Il ne s'est donc pas manifesté dans cinq mois.

Le président: Ce n'est pas encore l'Halloween.

M. Clifford: Ce n'est pas l'Halloween. Qu'en pensez-vous maintenant, alors? Saurons-nous soutenir leur concurrence? Vous dites appuyer la libéralisation des échanges. Êtes-vous plus confiant depuis l'adoption de la Loi nationale sur les transports? Êtes-vous plus confiant de pouvoir soutenir la concurrence des Américains, si toutefois ils décident de se manifester un jour? Ils ne l'ont pas encore fait.

M. Lawless: J'ai toujours été confiant de pouvoir soutenir la concurrence des Américains. C'est ce que je pensais à l'époque, c'est ce que je pense aujourd'hui et c'est certainement ce que je continuerai de croire à l'avenir. Je n'ai pas peur de la concurrence.

[Texte]

I believe it will take some time before there is any serious incursion by Conrail, the Chessey System, or other railway systems into the Canadian market. We will have to wait and see what happens. We hope we are going to be able to fend off some of that by making some voluntary co-ordination arrangements with some of those railways, like we have done with the Burlington Northern, and we will try to fend that off.

Our concern was and still is that it was a one-way street, and if that did happen we did not have the right to respond in the same way. It remains to be seen whether they will. Maybe they will decide that they do not want anything to do with Canadian business on that basis.

Mr. Clifford: Only because you are too good.

Mr. Lawless: I hope that is right.

• 1650

Mr. Clifford: We certainly hope so. Now on a more local note, what can London expect to hear from CN this year? In the next 12 months, what can we expect to hear? We have heard probably two things in 1987. We have heard about cut-backs and centralization on the one hand, which was a loss of jobs in London; but on the other hand, the good news side of it was that the reclamation yard in London was deemed by you and your officials to be a very efficient operation and worthy of standing on its own and remaining in place. Is that correct?

Mr. Lawless: That is correct. We have decided after a rationalization study across the system that the reclamation yard in London would be the reclamation yard for the system. The Winnipeg yard will be shut down and London will prevail.

Mr. Clifford: Mr. Chairman, did you hear that news?

Mr. Lawless: We do not at the moment see any further changes in the London structure. And the good news is that it is still the only place Canada can buy locomotives, unfortunately. We thought we would be able to buy some in Moncton, but we cannot, apparently; so we are going to have to buy them in London from General Motors. Canadian National needs a lot of locomotives, and that will be the case over the next 10 years.

Mr. Clifford: What are your projections over the next 10 years for locomotives?

Mr. Lawless: Well, if you listen to the operating department, they want about a hundred a year. Of course we cannot afford to have a hundred a year. We will buy what we can afford.

Mr. Clifford: Or you will lease them. How is this leasing arrangement working out?

[Traduction]

Il n'y aura pas d'incursion sérieuse de Conrail, du système Chessey ou de toute autre compagnie ferroviaire sur le marché canadien avant quelque temps encore. Nous devons attendre de voir ce qui se passera. Nous espérons pouvoir nous prémunir contre certaines de ces incursions en négociant des accords de coordination ferroviaire avec certaines des compagnies ferroviaires, comme nous l'avons fait avec Burlington Northern, et nous essaierons de nous protéger.

Ce que nous craignons, et ce que nous continuons de craindre, c'est que les compagnies américaines aient droit à un avantage à sens unique et qu'il nous soit impossible de faire comme eux. Il ne nous reste plus qu'à attendre pour voir ce qu'elles font. Elles décideront peut-être qu'elles ne veulent pas desservir le marché canadien dans ces conditions.

M. Clifford: Seulement parce que vous êtes trop bons.

M. Lawless: J'espère que c'est le cas.

M. Clifford: Nous l'espérons aussi. Passons maintenant à une question d'intérêt plus local; quelles nouvelles peut attendre London du CN cette année? À quoi pouvons-nous nous attendre au cours des 12 prochains mois? En 1987, nous avons appris deux choses: d'une part, qu'il y aurait des compressions d'effectifs à London et une centralisation des opérations, d'autre part—et c'est une bonne nouvelle—que vous et vos adjoints aviez décidé que le parc de récupération de London était exploité de façon très efficace et qu'il allait poursuivre ses opérations. Est-ce exact?

M. Lawless: C'est juste. Après une étude de rationalisation réalisée à la grandeur du système, nous avons décidé que le parc de récupération de London desservirait tout le système. Le parc de Winnipeg sera fermé, et celui de London demeurera ouvert.

M. Clifford: Monsieur le président, avez-vous entendu cette nouvelle?

M. Lawless: Pour l'instant, nous ne prévoyons d'apporter aucun autre changement à la structure des opérations à London. La bonne nouvelle, c'est que c'est toujours le seul endroit où l'on peut acheter des locomotives, malheureusement. Nous croyons pouvoir en acheter à Moncton, mais il semblerait que non; nous allons donc continuer de les acheter à la General Motors à London. Le CN a besoin d'un grand nombre de locomotives, et ce besoin se maintiendra au cours des 10 prochaines années.

M. Clifford: Quels sont vos besoins prévus de locomotives pour les 10 années à venir?

M. Lawless: Si l'on en croit le service de l'exploitation, il leur en faut environ 100 par année. Bien sûr, nous n'avons pas les moyens d'en acheter 100 par année. Nous achèterons ce que nos moyens nous permettront.

M. Clifford: Ou vous allez en louer. Êtes-vous satisfait de l'accord de location?

[Text]

Mr. Lawless: The bottom line is that there are locomotives to be manufactured, and we decide after we determine the need how we are going to finance them. Sometimes we lease, sometimes we buy; it depends on how we want to finance them.

Mr. Clifford: Thank you very much, Mr. Lawless.

The Chairman: I have some questions. I am asking in my capacity as just a member, not as a chairman; if anyone objects, I will get off the chair.

Mr. Reid: You have 10 minutes, Mr. Chairman.

The Chairman: I was interested in Mr. Clifford's question to you, Mr. Lawless, about the CLRs and your answer. You are very articulate, one might even say almost smooth sometimes. Yes, it was a one-way street with the CLRs coming into Canada, but the whole reason, as you well know, was to break up the captivity or to remove the captive shipper, and the CLR might do that. From what little I know, and you know much more, in the States there is not the same degree of captivity. That is why it was sort of a one-way street. It has only been five months in operation. You can be the first to tell us, I suppose, but I am really going to be surprised if after Hallowe'en the boogymen does come out of the closet.

I was interested in the dialogue, because you were right, and you were not, but there were different factors there of why it was built into the NTA in that way. I just throw that out. I was interested in how you answered Mr. Clifford.

I have a couple of specifics first. You know something about the Sydney steel plant through having been a good customer from time to time. I do not know how solid this is, as this is an incubator of rumour and a goldfish bowl of many stories, but I understand from some source that Algoma Steel is considering getting out of the rail-making business. I understand that you buy rails from Algoma from time to time. If Algoma moved out, how beneficial would that be to Sydney Steel? That is my first specific question.

• 1655

Mr. Lawless: As a matter of policy over the last number of years, we have purchased the largest percentage of our rail requirements from Sysco. That was a conscious decision we made and it was not just because the CPR owned Algoma. I would say that, if Algoma does stop making rail, there is only one other rail plant in Canada and that is Sysco, and we would be captive to them as far as certain types of steel are concerned.

The Chairman: I appreciate it is a certain type. I think I read this, but how much steel did you buy or do you plan to buy from Sydney in 1988?

[Translation]

M. Lawless: En définitive, nous déterminons quels sont nos besoins en locomotives et nous décidons ensuite comment nous allons financer l'acquisition. Parfois nous les louons, d'autres fois nous les achetons; cela dépend du mode de financement.

M. Clifford: Merci, monsieur Lawless.

Le président: J'aimerais poser quelques questions. Je vais les poser en ma qualité de membre du Comité et non pas à titre de président; si quelqu'un y voit des objections, je céderai ma place au fauteuil du président.

M. Reid: Vous avez 10 minutes, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lawless, la question de M. Clifford au sujet des prix de ligne concurrentielle et votre réponse m'ont vivement intéressé. Vous exprimez très bien vos idées, et l'on pourrait même dire que vous êtes habile. Oui, la négociation de prix de lignes concurrentielles au Canada serait un avantage à sens unique, mais comme vous le savez très bien, cette option visait à libérer les expéditeurs captifs. Du peu que j'en sais, et vous en savez beaucoup plus que moi, le même degré de captivité n'existe pas aux États-Unis. Voilà pourquoi c'était en quelque sorte une rue à sens unique. La loi a été promulguée il y a cinq mois seulement. Vous serez le premier à nous le dire, j'imagine, mais je serais vraiment étonné si, après l'Halloween, le bonhomme sept heures se manifeste.

Votre échange m'a vivement intéressé puisque vous aviez en partie raison et en partie tort, mais divers facteurs expliquent l'inclusion de cette disposition dans la Loi nationale sur les transports. Je vous le signale. La réponse que vous avez donnée à M. Clifford m'a grandement intéressée.

J'aimerais vous poser d'abord quelques questions précises. Vous connaissez bien les opérations de l'aciérie de Sydney puisque vous avez été l'un de ses clients réguliers. D'après certaines sources—et je ne sais pas quelle foi il faut accorder à la rumeur—Algoma Steel songe à cesser de fabriquer des rails. Je crois savoir que vous achetez de temps à autre des rails à cette société. Si Algoma se retirait du marché, dans quelle mesure cela serait-il avantageux pour Sydney Steel? Voilà ma première question.

M. Lawless: Conformément à nos politiques, ces dernières années, nous avons acheté nos rails principalement chez Sysco. C'est une décision que nous avons prise sciemment, et ce n'est pas seulement parce qu'Algoma appartient au Canadien Pacifique. Je dirais que si Algoma cesse de produire des rails, il ne restera qu'une usine de rails au Canada, celle de Sysco, et nous serons son client captif pour certains genres d'acier.

Le président: Je comprends bien qu'il s'agit d'un certain type. C'est ce que je saisis, mais quelle quantité d'acier avez-vous acheté ou comptez-vous acheter chez Sydney en 1988?

[Texte]

Mr. Lawless: Unfortunately, because of the strike... We had a much larger order in there that they finally were able to deliver. I think we are talking about 40,000 to 50,000 tonnes a year over the next five years.

The Chairman: Thank you for that. Still staying in the east, obviously I am interested in the Montreal-Halifax portion of your line, as to whether or not you have any plans of introducing between Halifax and Montreal and/or Toronto the double-decker stacking container train, which I understand is being developed and has been fairly enthusiastically used in the United States on the eastern shore.

Mr. Lawless: We are certainly fully aware of the double-stack concept, and it is largely operating from the west coast of the United States into central U.S., into Chicago, either from Long Beach or Seattle. We had the double-stack trains up here. We tested them with quite extensive tests between Toronto, Montreal and Halifax, and as far as the physical aspect of it is concerned, it worked extremely well. The economics do not prove out at the moment, and the reason they do not prove out is because Canada, unlike the United States, has a preponderance of fully loaded, fully weighted 20-foot containers, and that makes the mix and match concept of double-stacking quite difficult to do.

The United States traffic lanes have a large portion of traffic coming in from the Far East, which is light, and they are able to get double-stacks operating with weight levels that are acceptable as far as the cars are concerned. From the traffic mix we have, we have found that the mix and match process has made the double-stack less economical than the processes we are using now. We do not rule out double-stack; we do not see the benefits of introducing it into our system at the moment.

Mr. Sturgess may want to add to that. He is much more familiar with it than I am.

Mr. Sturgess: As Mr. Lawless says, the problem in the eastern lanes is that you have a lot of heavy containers and a large proportion of 20-foot containers. You also have, of course, the split between Montreal and Toronto. When you come off the U.S. west coast where most of these stacked trains are operating, they are heading fully loaded trains into Chicago and New York. We do not really have the volume of business to run those sorts of services because of the Toronto-Montreal and western Canada split.

So our studies to date have shown that with this additional work we have in mixing and matching and the number of times we would have to operate with empty slots because of loading out, plus the complications you have in the terminals either at the port or inland, it has not been particularly attractive. But it is something that is continuously under review. We are getting another test started up very shortly off the west coast with stack cars, and I am sure eventually we are going to find a way to put them into the eastern service too.

[Traduction]

M. Lawless: Malheureusement, à cause de la grève... Nous en avons commandé beaucoup plus que cette compagnie a pu en livrer en définitive. Je dirais quelque 40,000 à 50,000 tonnes par année pendant cinq ans.

Le président: Je vous remercie. Toujours sans quitter l'Est canadien, de toute évidence je m'intéresse au segment Montréal-Halifax de votre ligne; je me demande si vous avez l'intention de mettre en service entre Halifax et Montréal ou Toronto les trains à conteneurs gerbés; je crois savoir que ce mode de transport des conteneurs est en voie d'élaboration et que l'on s'en sert avec beaucoup d'enthousiasme sur la côte est des États-Unis.

M. Lawless: Nous connaissons très bien ce mode de manutention des conteneurs; on l'utilise principalement entre la côte ouest des États-Unis et le centre du pays, c'est-à-dire à partir de Long Beach ou Seattle jusqu'à Chicago. Nous avons eu ce genre de train au Canada. Nous leur avons fait subir des tests assez complets entre Toronto, Montréal et Halifax et, pour ce qui est de l'aspect physique de la question, les tests ont été couronnés de succès. Ce mode de manutention n'est pas économique au Canada parce que contrairement aux États-Unis, nous transportons surtout des conteneurs de 20 pi. pleins portant la charge maximale et que cela rend le mélange nécessaire au gérage très difficile à accomplir.

Les ports des États-Unis reçoivent d'Extrême-Orient beaucoup de trafic, de marchandises légères, et cela leur permet de gerber les conteneurs sans dépasser la capacité de charge des wagons. Nous avons constaté que, vu les marchandises que nous transportons, le gérage est moins économique que nos méthodes actuelles. Nous ne l'avons pas éliminé définitivement, mais nous ne le trouvons pas rentable à l'heure actuelle.

Monsieur Sturgess voudra peut-être ajouter à ce que j'ai dit. Il connaît la question beaucoup mieux que moi.

M. Sturgess: Comme l'a dit M. Lawless, le problème dans l'Est est que nous avons beaucoup de conteneurs lourds et une forte proportion de conteneurs de 20 pi. Il y a également, bien sûr, la répartition entre Montréal et Toronto. Dans le cas de la côte ouest des États-Unis, où la plupart de ces trains à conteneurs gerbés sont un service, il s'agit de trains complets qui se rendent jusqu'à Chicago et New York. Nous n'avons pas vraiment le volume de marchandise nécessaire pour établir ce genre de service à cause de la répartition entre Toronto-Montréal et l'Ouest canadien.

Les études que nous avons effectuées jusqu'ici ont montré qu'avec le travail additionnel dû à l'appariage des conteneurs pour les gerber et au nombre de wagons qui seraient partiellement chargés, sans compter la complication additionnelle du maniement aux terminaux portuaires ou intérieurs, cette innovation n'est pas tellement attrayante. Toutefois, nous la gardons à l'étude constamment. Nous effectuerons un nouvel essai bientôt à partir de la côte ouest, et je suis certain que tôt ou tard, nous trouverons le moyen de mettre ces wagons en service dans l'Est également.

[Text]

[Translation]

• 1700

The Chairman: Mr. Sturgess, I was going to ask as a wind-up on this phase that from what you were saying earlier about the difference in the mix and the load and the density of the traffic, I thought until you made that last statement we could not really anticipate having these double-stacks in the east for the foreseeable future, or whatever the indefinite term is. In law it is sometimes the difference between probabilities and possibilities. From what you are saying it is not probable in the near future.

Mr. Sturgess: I guess that is right. But I still have a feeling—and I think Mr. Lawless shares it—that we are going to find a way eventually, because we have the routes that can carry them. We do not have a clearance problem. It is just a question of getting the volumes and the mix of traffic and the right economic circumstances. We have not had them. We have not been able to work it out. We have tried everything, from the point of view of having mixed trains of single-decks and double-stacks, and it has not proven out yet. But we are going to keep working at it.

Mr. Lawless: There are great economics in it if you can get the right mix. I think as volumes grow, coming through Halifax, for instance, we will have that option of being able to use double-stacks, maybe 50-car trains or something like that, as opposed to the trains we are using now. So I think it will eventually come on.

The Chairman: I think if it is manifested it will be very economical, if you can finally get the right combination.

On the traffic out of Halifax and the container rates, this is always a subject of real concern, obviously. How has the increase in the rate out of Halifax to Montreal compared with the rates between Montreal and Toronto?

Mr. Lawless: As you know, we negotiate our rates with the shipping lines for volumes, and the shipping lines really move that traffic from Halifax over to Montreal and into Toronto. It is an ocean rate into Montreal. To my knowledge they are extremely satisfied with the level of rates at the moment. We have not had any major problems that I am aware of. There was a lot of noise about Halifax container rates for a long time, but my sense of it at the moment is that the shipping lines feel they are quite competitive at the moment and the lanes into Montreal and Toronto are quite productive for them.

I cannot answer the question about the amount of increase we put on between Toronto and Montreal versus Halifax and Montreal, because those rates are substitute rates and it is an ocean rate that they quote from overseas right into Montreal. Then they buy the rail transportation from us directly.

The Chairman: I will not follow that up, because my time is almost over. But I want to ask you a very specific

Le président: Monsieur Sturgess, je voulais vous demander quelque chose en dernier lieu, en me basant sur ce que vous avez dit plus tôt au sujet de la différence dans la composition et le poids des charges ainsi que dans la densité du trafic marchandise; j'ai cru, avant que vous n'en veniez à votre conclusion, que nous ne pouvions pas vraiment nous attendre à voir des trains à conteneurs gerbés dans l'est dans un avenir prévisible, et même au-delà. En droit, on fait quelquefois une différence entre la probabilité et la possibilité. Vous dites, si je comprends bien, que ce n'est pas probable dans un avenir prochain.

M. Sturgess: En effet. Mais j'ai encore l'impression—et M. Lawless la partage, je crois—que nous trouverons le moyen tôt ou tard parce que nos voies ferrées peuvent les porter. Nous n'avons pas de problème de hauteur libre. Il s'agit uniquement de volume, de composition du trafic et de circonstances économiques. Les choses ne se sont pas présentées. Nous n'y sommes pas arrivés. Nous avons tout essayé pour tâcher de former des trains mixtes comprenant des wagons à conteneurs gerbés et des wagons porte-conteneurs ordinaires, mais nous n'avons pas encore trouvé l'utilisation. Mais nous n'abandonnons pas.

M. Lawless: Il y a des épargnes appréciables à réaliser si l'on peut arriver à la combinaison appropriée. Comme le volume en partance d'Halifax, par exemple, grossira, nous aurons la possibilité de gerber les conteneurs, par exemple dans des trains de 50 wagons ou quelque chose de ce genre, plutôt que de la manière actuelle. Tôt ou tard, cela sera possible.

Le président: Ce sera, je crois, très économique si vous pouvez enfin arriver à la combinaison appropriée.

Pour ce qui est du volume en partance d'Halifax et du tarif pour les conteneurs, cette question est, bien sûr toujours d'actualité. Comment, après leur augmentation, les tarifs d'Halifax à Montréal se comparent-ils avec ceux de Montréal à Toronto?

M. Lawless: Comme vous le savez, nous négocions nos tarifs avec les compagnies de transport maritime pour des gros volumes, et ces compagnies déplacent ce trafic d'Halifax jusqu'à Montréal et Toronto. Le tarif maritime s'applique jusqu'à Montréal. Que je sache, ces compagnies sont tout à fait satisfaites des tarifs actuels. Nous n'avons eu, à ma connaissance, aucune difficulté grave. On fait beaucoup de bruit au sujet du tarif pour conteneurs en partance d'Halifax, mais j'ai bien l'impression que les compagnies de transport maritime se considèrent tout à fait compétitives pour l'instant et que les parcours jusqu'à Montréal et Toronto sont très productifs pour elles.

Je ne peux pas vous répondre au sujet de la comparaison entre les différents tarifs parce que les tarifs de Montréal à Toronto sont des tarifs de substitution et que les compagnies donnent le tarif maritime de l'étranger jusqu'à Montréal. Ensuite, elles nous achètent le transport ferroviaire directement.

Le président: Je ne poursuivrai pas cette question parce que le temps dont je dispose est presque terminé. Je vous

[Texte]

and a very focused and I guess really biased question, in terms of interest—and it will not even be recognized by anyone else around the table—and that is your spur line at Windsor junction.

Mr. Reid: You mean between Halifax and the Annapolis Valley?

The Chairman: Services. It is a necessary spur line to get into the Annapolis Valley. I say “spur line”. Have you any—

Mr. Lawless: You are not talking about the route of the *Evangeline*, are you?

The Chairman: Yes.

Mr. Lawless: Well, that is another railway.

The Chairman: Not the route of the *Evangeline*, no—into the Annapolis Valley. It is the DAR, coming into Halifax.

Mr. Lawless: The CPR.

The Chairman: The CPR coming into Halifax.

Mr. Lawless: Yes, DAR. CPR.

The Chairman: Does it not go over a mile and a half of your line?

Mr. Lawless: At Windsor.

The Chairman: At Windsor, that is right. And that is exactly what I was getting at, that this is a very little, inconsequential part of your system, and there has been some rumour that you people were thinking of getting out of that, which would effectively kill the whole CPR line. Is this just a wild fancy, not like Don Boudria over here and the Alexandria shut-down or change in his—

Mr. Lawless: It may be another one of those studies I do not know about, Mr. Chairman. I am not aware of that.

The Chairman: I will follow it up with you another time.

Mr. Lawless: We will note it and let you know.

• 1705

Mr. Robichaud: À la page 7, monsieur Lawless, vous parlez de la commande de 90 locomotives que vous avez passée il y a quelques mois. Combien de ces locomotives seront achetées aux États-Unis?

Mr. Lawless: There were 60 purchased from London from General Motors and 30 from General Electric in the United States.

Mr. Robichaud: Juste après que vous avez passé cette commande, il y a eu une alerte d'incendie, ici à la Chambre, et on a demandé à tous les députés et à tout le monde de sortir. Alors qu'on était sur le perron, quelqu'un s'est approché tout près de moi, m'a pris par la taille et m'a dit: Vous allez bien, mon ami? Je me tourne et je vois le vice-premier ministre, Don Mazankowski. Il

[Traduction]

pose quand même une question très précise, peut-être même biaisée par un intérêt personnel—et personne autour de la table ne l'appuiera—au sujet de votre embranchement à la jonction de Windsor.

M. Reid: Vous voulez dire entre Halifax et la vallée d'Annapolis?

Le président: Les services. Cet embranchement est nécessaire pour se rendre dans la vallée d'Annapolis. Je parle de l'embranchement. Avez-vous. . .

M. Lawless: Voulez-vous dire le parcours de l'«Évangéline»?

Le président: Oui.

M. Lawless: C'est une autre compagnie ferroviaire.

Le président: Je ne veux pas dire le parcours de l'«Évangéline». . . dans la vallée d'Annapolis. Je parle du DAR, pour se rendre à Halifax.

M. Lawless: Le Canadien Pacifique.

Le président: Le Canadien Pacifique pour aller à Halifax.

M. Lawless: Oui, le DAR. Le Canadien Pacifique.

Le président: Ce service n'emprunte-t-il par votre voie sur un mille et demi?

M. Lawless: À Windsor.

Le président: À Windsor, c'est bien cela. C'est justement ce à quoi je veux en venir; c'est bien peu, une partie minime de votre réseau, et l'on a entendu dire que vous comptez mettre fin à ce service, ce qui en fait mettrait fin au service du Canadien Pacifique. S'agit-il de pure fantaisie, comme Don Boudria et la fermeture à Alexandria, ou. . .

M. Lawless: Il se peut que ce soit une autre étude dont je ne suis pas au courant, monsieur le président. Je ne sais pas.

Le président: Je soulèverai la question de nouveau une autre fois.

M. Lawless: C'est noté. Nous vous communiquerons les renseignements.

Mr. Robichaud: On page 7, Mr. Lawless, you say something about the order you put in for 90 locomotives a few months ago. How many of those locomotives are being bought in the U.S.A.?

M. Lawless: Sixty at London chez General Motors et trente chez General Electric aux États-Unis.

Mr. Robichaud: Just after you put in that order there was a fire alarm sounded here in the House and all the MPs and other people were asked to evacuate the building. While we were on the front steps, somebody came up behind me, grabbed me by the waist, and said: how are you doing friend? So I turned around and I saw the Deputy Prime Minister, Don Mazankowski. So then

[Text]

m'a alors dit: Vous savez que les locomotives que le CN est en train d'acheter aux États-Unis auraient pu être construites à Moncton? Alors je lui ai dit: Où étiez-vous? Cela fait deux ans qu'on essaie de vous le dire. Il m'a répondu: On m'avait toujours dit que cela ne pouvait pas se faire. Alors je lui ai dit: Comment fera-t-on pour s'assurer qu'on pourra les construire? Il a dit: Il faudrait en parler au président du CN.

Qu'est-ce qui se passe? Comment se fait-il que vous avez passé cette commande alors qu'on aurait pu construire une trentaine de locomotives à Moncton?

Mr. Lawless: The reason we put the order in the United States was... incidentally, through General Electric Canada, not in the United States. They happened to be built in the United States, with a very large Canadian content in those locomotives. The reason we did that was because we wanted a second supplier and there was no other supplier but General Motors in London.

Our objective, of course, as any good purchasing arrangement would dictate, was to get more than one supplier. We are very anxious to see a second supplier of locomotives in Canada.

M. Robichaud: Vous dites que vous voulez un deuxième fournisseur. Est-ce qu'on a proposé une seconde fois à GE de s'installer à Moncton? On me dit qu'on aurait pu construire les locomotives à Moncton. L'expertise était là, les travailleurs étaient là, et Dieu sait si ces travailleurs-là veulent du travail. Ils ne veulent pas rester chez eux, même si le CN se voit dans l'obligation de leur payer le plein salaire parce qu'ils sont protégés par l'entente collective.

Mr. Lawless: I think you are probably changing the issue a little bit. Canadian National never intended, nor does it have the expertise to build locomotives. The arrangement we had endeavoured to bring about over a 12-month to 14-month period was an arrangement where Canadian General Electric would establish itself in our soon-to-be-closed Moncton shops. There was a very carefully put together arrangement there that would see them manufacturing locomotives in Moncton. This was dependent entirely on a successful arrangement with the seven unions that were involved in Moncton. Unfortunately, we were unable to negotiate a satisfactory arrangement with those unions and General Electric decided that in view of the fact that this arrangement could not be made, they were no longer interested in coming to Moncton to build their locomotives.

You must realize that this was a very carefully thought through arrangement where Canadian National would see Canadian General Electric provided with some maintenance and repair work during the transition period and the whole process of establishing in Moncton was dependent on that arrangement. Unfortunately, it could not be consummated.

[Translation]

he said: you know those locomotives that CN is buying in the States could have been built in Moncton? So I said where have you been? We have been trying to tell you that for over two years. He answered: I was always being answered that it could not be done. So I said: How can we make sure we will be able to build them? And he said: You will have to talk to the President of CN.

So what is going on? How come you put in that order when we could have been building some 30 locomotives in Moncton?

M. Lawless: Nous avons passé cette commande aux États-Unis parce que... incidemment, par l'intermédiaire de General Electric Canada, pas aux États-Unis. Elles ont été construites aux États-Unis, mais le contenu canadien de ces locomotives était quand même important. Nous l'avons fait ainsi parce que nous voulions un deuxième fournisseur et qu'il n'y avait pas d'autres fournisseurs que General Motors à London.

Notre objectif, évidemment, comme le dictent les conditions de tout bon achat, était de nous trouver plus d'un fournisseur. Nous voulions vraiment avoir un deuxième fournisseur de locomotives au Canada.

Mr. Robichaud: You say you wanted a second supplier. Was it ever suggested to GE, for a second time, to go set up shop in Moncton? I am told that the locomotives could have been built in Moncton. The expertise was there, the workers were there and Lord knows those workers want to work. They do not want to stay at home even if CN has to pay them their full salaries because they are protected by the collective agreement.

M. Lawless: Je crois que vous changez peut-être un peu les données de la question. Le Canadien national n'a jamais eu l'intention de construire ses propres locomotives et n'a pas les ressources nécessaires pour le faire. L'accord que nous avons essayé de négocier pendant une période de 12 à 14 mois devait amener la Canadian General Electric à ouvrir ses portes dans nos installations de Moncton. On s'était entendu sur les conditions pour que cette société commence à fabriquer des locomotives à Moncton. Tout dépendait d'une entente avec les sept syndicats intéressés à Moncton. Malheureusement, nous n'avons pu négocier d'accord satisfaisant avec ces syndicats, et la General Electric a donc décidé que, vu la conjoncture, elle n'était pas intéressée à s'installer à Moncton pour construire ses locomotives.

Rendez-vous compte que c'était un plan très minutieusement préparé en vertu duquel le Canadien national veillerait à fournir à la Canadian General Electric certains travaux d'entretien et de réparation pendant la période de transition, et tout ce qu'on avait envisagé pour Moncton reposait là-dessus. Malheureusement, nous n'avons pas pu concrétiser l'affaire.

[Texte]

M. Robichaud: Le vice-premier ministre était certainement au courant des démarches qui avaient été entreprises pour que cela se fasse à Moncton, parce qu'il était à ce moment-là ministre des Transports. Qu'est-ce qui a bien pu le pousser, il y a à peine quelques mois, à dire que les locomotives auraient pu être construites à Moncton? Avez-vous fait une dernière proposition en vue d'une installation à Moncton avant de passer votre commande aux États-Unis?

[Traduction]

Mr. Robichaud: The Deputy Prime Minister was certainly aware of what had been done so that all this could be done in Moncton because, at the time, he was Minister of Transport. What on earth moved him to say, hardly a few months ago, that the locomotives could have been built in Moncton? Did you make one last proposal to set up in Moncton before putting your order in down in the States?

• 1710

Mr. Lawless: I cannot speak for the Deputy Prime Minister, but I assume he was making reference to the fact that an agreement was attempted between Canadian National and Canadian General Electric to have locomotives built there and that agreement could not be concluded. He probably was making reference to the fact that we now find ourselves with Canadian National at last, after several years of not buying locomotives, ordering locomotives, and if the locomotive arrangement with GE could have been made for Moncton then those orders would have gone to Moncton. I think probably that was the explanation he was putting out. I cannot speak for him, but I am assuming that is what he meant.

M. Lawless: Je ne peux pas parler au nom du vice-premier ministre, mais je crois bien qu'il devait s'agir de cet accord qu'on a essayé de mener à bon terme entre le Canadien national et Canadian General Electric en vue d'y faire construire les locomotives, cet accord sur lequel on n'a pu s'entendre. Il voulait probablement dire que nous nous trouvions alors, enfin, avec le Canadien national qui, après plusieurs années passées sans acheter de locomotives, en commandait enfin, et que si l'accord avec GE avait pu se réaliser pour Moncton, ces commandes auraient été passées à Moncton. C'est probablement cela qu'il essayait de vous dire. Je ne peux pas parler en son nom, mais j'imagine que c'est cela qu'il voulait dire.

M. Robichaud: J'ai beaucoup de difficulté. Je crois que le vice-premier ministre était sincère, comme qu'il l'a toujours été dans ce dossier-là, quand il a dit qu'on aurait pu construire ces locomotives à Moncton. On a travaillé très fort à ce dossier, et on a toujours eu des quasi-réponses.

Mr. Robichaud: I have a lot of problems. I think the Deputy Prime Minister was sincere as he always has been concerning that matter, when he said that those locomotives could have been built in Moncton. We worked very hard on that whole question, and we have always been fed with quasi answers.

Alors, même si ce n'est pas réglementaire, je voudrais proposer que le Comité recommande au ministre des Transports d'entreprendre, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 99 de la Loi sur l'administration financière, une étude en vue d'effectuer des changements à la haute direction du CN, parce que la haute direction du CN a négligé de prendre en considération les travailleurs de Moncton lorsqu'elle a décidé d'acheter les nouvelles locomotives aux États-Unis.

So even if it is out of order, I would like to move that the committee recommend that the Minister of Transport, by virtue of the powers conferred onto him by clause 99 of the Financial Administration Act, undertake studies with a view to effecting change in the ranks of CN's senior management because CN's senior management failed to consider the Moncton workers when they decided to buy the new locomotives in the U.S.A.

The Chairman: We shall not ask for a major statement. We are in a holding action here. I cannot accept any motion because we do not have a quorum for a motion. We are just here to hear evidence. So at another time with this committee, Mr. Robichaud, you may want to advance that. This has had a checkered history and a long history and has been before the committee in various forms over a two-year period at least, and you are naturally not happy with things and some of the answers. That is certainly open for you and your interpretation, but you have made a statement and it is on the record.

Le président: Nous n'exigerons pas de grande déclaration de principe. Nous ne faisons que marquer le pas. Je ne puis accepter aucune motion parce que nous n'avons pas le quorum nécessaire. Nous sommes ici tout simplement pour entendre les témoins. Vous voudrez donc peut-être proposer votre motion à l'attention du Comité un autre moment, monsieur Robichaud. Cela fait au moins deux ans que nous sommes saisis du problème et que nous l'étudions, et vous n'êtes naturellement pas heureux de certaines des réponses obtenues et de certaines choses qui se sont passées. Vous pouvez interpréter les événements à votre façon, mais vous avez dit ce que vous aviez à dire, et cela fait partie maintenant du compte rendu d'aujourd'hui.

M. Robichaud: En ce cas, je me retire, de sorte qu'il n'y aura plus quorum pour entendre des témoins.

Mr. Robichaud: In that case I shall withdraw, and you will no longer have a quorum to hear witnesses.

Mr. Reid: Terry Clifford is right here.

M. Reid: Terry Clifford est dans le coin, là.

[Text]

The Chairman: Well, you are right. We do not have a quorum to hear any motion—that is the point—but you are quite right. You are quite able physically to leave the room, and you are quite right if you do. I do not know, when you leave the room, if you can say that you do not see a quorum, because then you have left the room. But I am not trying to play games.

Mr. Robichaud: Then when I come back I can look at whatever evidence you have heard—

The Chairman: All we are doing is hearing evidence here this afternoon. We cannot hear any motions. We cannot deal with any motions because I cannot even receive them. We do not have a quorum for that.

M. Robichaud: Je me retire. Je vous remercie, monsieur le président.

The Chairman: Okay, fine.

Mr. Reid: Mr. Clifford is called to the telephone. It will only take three to hear evidence.

The Chairman: No, it is four. Effectively, we shut down. We are almost through any way, I think. I had a couple more questions. I think Mr. Clifford has one.

Mr. Robichaud wanted to make his point. I think he has made his point, in terms of making a point. It is not resolving the point. Technically, of course, no one has yet put to the Chair the evil word “quorum”.

Mr. Reid: There is no motion before the Chair at all.

• 1715

The Chairman: We did this when we were discussing the bill. We did not need an opposition member. The clerk has pointed out that since we are not under the NTA provisions, which were special rules, we are under the general rule that we did pass many moons ago. We need a member of the opposition here, so we are defunct. We do not have a quorum. We are not properly constituted to proceed with any more questions, which lets Mr. Lawless go home. We were getting very close to the end anyway.

I have several specific questions, and I was going to ask the indulgence of the committee; but frankly I can do that at another time, possibly by letter. We cannot continue. I was not going to worry about the quorum. I was going to be blind to a quorum, but we cannot sit to even hear evidence without a member of the opposition here.

Perhaps we had better change that again. In view of the summer season we are in, and the *Midsummer Night's*

[Translation]

Le président: Vous avez raison. Nous n'avons pas le quorum pour être saisis d'une motion, mais vous avez tout à fait raison. Vous pouvez physiquement vous absenter de la salle et vous aurez raison si vous le faites. Quand vous aurez quitté la salle, je ne sais pas si vous pourrez ensuite dire que le quorum n'y était pas parce que vous ne serez plus dans l'enceinte. Mais je n'essaie pas de jouer au plus malin.

M. Robichaud: Alors, quand je reviendrai je pourrai lire le compte rendu. . .

Le président: Tout ce que nous faisons ici cet après-midi, c'est d'entendre des témoins. Nous ne pouvons être saisis d'aucune motion. Nous ne pouvons pas voter sur une motion parce que nous ne pouvons même pas en être saisis. Nous n'avons pas le quorum nécessaire.

Mr. Robichaud: In that case I am leaving. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Bon, parfait.

M. Reid: M. Clifford est au téléphone. Il n'en faut que trois pour entendre les témoins.

Le président: Non, il en faut quatre. Il nous faut mettre fin à nos délibérations. De toute façon, je crois que nous avions presque fini. J'avais deux ou trois questions supplémentaires. Je crois que M. Clifford en avait une.

M. Robichaud voulait souligner le problème. Je crois qu'il a réussi cela, tout au moins. Cela ne résoud cependant rien. Question de procédure, évidemment, personne n'a encore prononcé le mot fatidique de quorum.

M. Reid: Le président n'est saisi d'aucune motion.

Le président: Nous l'avons fait quand nous étions saisis du projet de loi. Il n'était pas nécessaire d'avoir de député de l'opposition. Le greffier me souligne que, puisque nous ne sommes pas sous le coup des dispositions spéciales que nous avons adoptées dans le cadre de l'étude de la Loi nationale sur les transports, nous devons maintenant appliquer la règle générale que nous avons adoptée il y a plusieurs lunes déjà. Il nous faut un député de l'opposition à la table; alors notre séance vient de se clore. Nous n'avons pas le quorum. Nous ne pouvons donc plus poser de questions aux témoins, ce qui permet à M. Lawless de se libérer. De toute façon, nous approchons de la fin.

J'ai moi-même quelques questions précises à poser, et j'allais demander au Comité de faire preuve d'indulgence, mais je peux tout aussi bien faire cela un autre tantôt, ou peut-être même par lettre. Nous ne pouvons prolonger la séance. Je n'allais pas m'inquiéter du quorum. J'avais l'intention de fermer les yeux, mais nous ne pouvons pas siéger pour entendre les témoins sans la présence d'un membre de l'opposition.

Peut-être vaudrait-il mieux changer encore une fois cette règle. L'été arrive, et avec toutes les petites règles de

[Texte]

Dream procedures that we play here, we might consider—and the Chair might be disposed so we can function and not embarrass the witnesses—going back to the motion we passed when we considered the NTA where we provided our own quorum.

I want to thank you, Mr. Lawless, and the officials, for coming to give your opening statement, which does show, as Mr. Clifford said, an interesting transition between the old and new CP with all the birth pangs and embryonic problems that this creates in any birth or change, and for answering the more direct questions from members. You heard from Mr. Robichaud his I guess still understandable irritation with the history of Moncton, and I think members around the table can understand it. I was a little surprised by it, quite frankly.

Mr. Lawless: We will be glad to come back at your call.

The Chairman: Thank you very much for your gratuitous attendance. We stand adjourned until Tuesday, June 21, at 3.30 p.m., with VIA Rail as our witness.

[Traduction]

procédure qu'on peut invoquer pendant le «Songe d'une nuit d'été», peut-être vaudrait-il mieux étudier la possibilité—ce qui permettrait au président de laisser libre cours au fonctionnement du Comité sans toujours gêner les témoins—la possibilité, dis-je, de retourner à cette motion que nous avons adoptée lors de l'étude de la Loi nationale sur les transports, où nous fournissions notre propre quorum.

Je vous remercie, monsieur Lawless, ainsi que les autres témoins, d'avoir pris la peine de venir nous lire votre déclaration liminaire, qui montre bien, comme le disait M. Clifford, que nous vivons une transition intéressante entre le vieux et le nouveau CP, avec toutes les douleurs de l'enfantement et tous les problèmes embryonnaires que cela crée dans le cadre de toute naissance ou de tout changement, et nous vous remercions aussi d'avoir répondu aux questions plus directes de nos membres. Vous avez entendu M. Robichaud vous dire lui-même son irritation encore compréhensible, à mon avis, à propos de toute cette histoire de Moncton, et je crois que les députés autour de la table comprennent tout cela aussi. Cela m'a pris un peu de court, je dois l'avouer.

M. Lawless: Nous sommes à votre disposition si vous voulez nous faire revenir.

Le président: Nous vous remercions pour votre présence ici aujourd'hui. La séance est levée jusqu'au mardi 21 juin, 15h30, où nous recevrons un autre témoin, VIA Rail.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From Canadian National:

R.E. Lawless, President and Chief Executive Officer;

J.H.D. Sturgess, Senior Vice-President and Chief
Operating Officer.

TÉMOINS

Du Canadien National:

R.E. Lawless, président-directeur général;

J.H.D. Sturgess, premier vice-président et chef de
l'exploitation.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 64

Tuesday, June 21, 1988

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 64

Le mardi 21 juin 1988

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Annual Report of VIA Rail 1987

CONCERNANT:

Rapport annuel 1987 de VIA Rail

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Darryl L. Gray

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Darryl L. Gray

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Les Benjamin
Terry Clifford
Dennis H. Cochrane
Joe Reid
Fernand Robichaud
Gordon Taylor
Brian Tobin—(11)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 21, 1988

(102)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud and Gordon Taylor.

In attendance: David Cuthbertson, Consultant to the Committee.

Witnesses: From VIA Rail: Denis de Belleval, President and Chief Executive Officer; Lawrence Hanigan, Chairman of the Board; Robert Guiney, Vice-President and Chief of Transportation; James Roche, Vice-President, Corporate Planning.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated April 13, 1988, relating to the 1987 Annual Report of VIA Rail.

The witnesses answered questions.

At 5:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 JUIN 1988

(102)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 32, dans la pièce 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Nowlan, Fernand Robichaud et Gordon Taylor.

Aussi présent: David Cuthbertson, conseiller du Comité.

Témoins: De VIA Rail: Denis de Belleval, président-directeur général; Lawrence Hanigan, président du conseil; Robert Guiney, vice-président et chef du transport; James Roche, vice-président, Planification générale.

Le Comité entreprend d'étudier son ordre de renvoi du 13 avril 1988 relatif au rapport annuel de VIA Rail portant sur 1987.

Les témoins répondent aux questions.

À 17 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, June 21, 1988

• 1532

The Chairman: Order. I would like to welcome the President and the Chairman of VIA Rail. I do not know, gentlemen, if you have any opening statement.

Mr. Lawrence Hanigan (Chairman of the Board, VIA Rail): I have an opening statement, Mr. Chairman.

I am accompanied by the President, Mr. de Belleval; Mr. Roche, the Vice-President, Corporate Planning; and Mr. Guiney, Vice-President and Chief Operating Officer.

The Chairman: Mr. Hanigan, I know you have appeared before, but I would like to welcome Mr. Denis de Belleval, whom I have seen before in another capacity, again before this committee, some time ago.

Mr. Benjamin: Gentlemen, welcome. As a long-time advocate and supporter for a national rail passenger system, I ask questions to be helpful. In your annual report you make reference to your contractual arrangements with CN and CP. You are now handling all your own fuel purchases, and you say that you are saving approximately \$1 million a year. I take it that the bills that CN and CP sent you—and in the case of fuel, it would be CN I guess—took a little mark up.

• 1535

Mr. Hanigan: And CP.

Mr. Benjamin: And CP. Okay. They did not bill you the actual cost.

Mr. Hanigan: That is right.

Mr. Benjamin: So you now call for tenders from the diesel fuel suppliers and other fuel suppliers; the best rate.

Mr. Hanigan: Yes, from a large number of suppliers.

Mr. Benjamin: So they ripped you off on that.

On the matter of parts inventory and what not, you estimate savings of \$2.3 million annual, starting in 1989. I presume that CN and CP have also been taking a mark-up from you since 1977 on that stuff as well.

Mr. Hanigan: I will ask Mr. Guiney to reply to that question.

Mr. Robert Guiney (Vice-President and Chief of Transportation, VIA Rail): CN and CP stored the material

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 21 juin 1988

Le président: La séance est ouverte. Je désire souhaiter la bienvenue au président-directeur général de VIA Rail. Je ne sais pas si vous avez une déclaration liminaire, monsieur.

M. Lawrence Hanigan (président du Conseil, VIA Rail): Oui, j'ai une déclaration, monsieur le président.

Je suis accompagné du président, M. de Belleval, de M. Roche, le vice-président de la planification, et de M. Guiney, vice-président et chef des opérations.

Le président: Monsieur Hanigan, je sais que vous avez déjà comparu. J'aimerais souhaiter la bienvenue à Denis de Belleval que j'ai déjà rencontré lorsqu'il assumait une autre fonction, je l'accueille donc de nouveau ici à ce Comité.

M. Benjamin: Messieurs, vous êtes les bienvenus. Je suis depuis longtemps un vif partisan d'un service ferroviaire de transport de voyageurs, et je pose des questions pour me rendre utile. Vous dites dans votre rapport annuel avoir pris des arrangements contractuels avec le CN et le CP. Vous vous occupez maintenant de tous les achats de carburant, et vous dites également épargner environ un million de dollars par année. Si j'ai bien compris, les factures que vous adressent le CN et le CP—dans le cas du carburant, pour le CN j'imagine—accusent une légère hausse.

M. Hanigan: Et le CP.

M. Benjamin: Et le CP. Bien. Ils ne nous ont pas facturé les coûts réels.

M. Hanigan: C'est exact.

M. Benjamin: Vous faites maintenant des appels d'offre aux fournisseurs de carburant diésel et d'autre carburant, pour obtenir le meilleur taux.

M. Hanigan: Oui, nous nous adressons à un très grand nombre de fournisseurs.

M. Benjamin: Vous vous êtes donc fait avoir sur ce plan.

Au sujet des inventaires de pièces et du reste, vous êtes en train de réaliser des économies de 2,3 millions de dollars annuellement, à compter de 1989. Je suppose que le CN et le CP ont également subi des hausses sur ce matériel depuis 1977.

M. Hanigan: Je vais demander à M. Guiney de répondre à votre question.

M. Robert Guiney (vice-président et chef des transports, VIA Rail): Le CN et le CP entreposent du

[Texte]

on their property and issued it with their employees; therefore, the price was inflated by the cost of storage, plus the cost of issuing.

In our case, we are able to store it in facilities that we have since constructed, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: But they did not bill you the invoice price of the supplier of the parts, whether it was Algoma Steel or a locomotive bogie or whatever. They did not give you the actual invoice price of the supplier of the parts.

Mr. Guiney: They billed us in accordance with the costing order.

Mr. Benjamin: So they took a mark-up.

Mr. Guiney: Yes.

Mr. Benjamin: Another example of the taxpayers being ripped off by CN and CP.

We raised this question last year and the year before. Has VIA tried tendering for any mail contracts; short-haul or long-haul, bulk mail or first-class mail?

Mr. Guiney: We have had an ongoing dialogue with representatives of the Post Office concerning the handling of mail, particularly in remote areas of the country.

We did, for example, talk to them about Toronto-Montreal mail. Because of gateway post offices they do not lend themselves to operating from the terminal to the baggage car, and more particularly, from a truck to the terminal, from a truck to a baggage car. Therefore, from that point of view it was not economic. We are doing some further work with them related to remote mail or long-distance mail.

Mr. Benjamin: My mail is averaging seven to eight days, Regina to Ottawa, and I think you do it in two days and three nights, or two days and two nights. So it might be an improvement if you. . . The post office is only four blocks from the VIA Rail station. But there may be some locations in the country.

For example, ridiculous nonsense still goes on. If you live in Timmins and you want to send a letter to somebody in Sudbury, they take it all the way down to Toronto and then bring it back to Sudbury. Have you looked into the way the Post Office does this stuff, with a view to making them an offer on contractual services in order to eliminate some of that kind of long delayed delivery of mail?

Mr. Guiney: Our discussion this far has been only the possibility of handling mail, not how they handle their sortation or how they handle their movement of mail, point to point, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I think I asked you this question the last time you were in front of the committee and I do not

[Traduction]

matériel sur leur propriété et le distribuent par leurs employés. Par conséquent, le prix est augmenté des coûts d'entreposage et de distribution.

Nous avons pu dans notre cas entreposer le matériel dans les installations que nous avons construites depuis cette époque, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Toutefois, ils ne vous ont pas facturé le prix facturé par le fournisseur de pièces, que ce soit de l'acier d'Algoma ou un logie. On ne vous a pas donné le prix réel facturé par le fournisseur des pièces.

M. Guiney: Ils nous ont facturé selon le prix de revient.

M. Benjamin: Ils ont donc subi une hausse.

M. Guiney: Oui.

M. Benjamin: Voilà un autre exemple de contribuables qui se font avoir par le CN et le CP.

Nous avons soulevé la question l'an passé et l'année d'avant. Est-ce que VIA a demandé des soumissions pour des contrats postaux, sur de courtes et de longues distances, pour le courrier en vrac ou le courrier de première classe?

M. Guiney: Nous discutons constamment avec les représentants de la Société canadienne des postes pour ce qui est de la manutention du courrier, surtout pour les endroits éloignés au Canada.

Nous leur avons parlé, par exemple, du courrier transporté entre Toronto et Montréal. Les centres principaux d'acheminement postaux ne se prêtent pas aux activités d'une gare à la voiture-bagages et moins encore d'un camion à la gare, d'un camion à la voiture-bagages. Par conséquent, ce n'est pas économique sur ce plan. Nous faisons davantage d'études au sujet de la livraison du courrier dans des endroits éloignés ou du courrier transporté sur de longues distances.

M. Benjamin: Mon courrier prend en moyenne de sept à huit jours à me parvenir, de Regina à Ottawa, mais je pense que vous couvrez cette distance en deux jours et trois nuits, ou deux jours et deux nuits. Ce serait donc une amélioration si vous. . . Le bureau de poste n'est qu'à quatre rues de la gare de VIA Rail. À d'autres endroits, la situation n'est peut-être pas la même.

Je pense par exemple qu'il y a encore des situations tout à fait ridicules. Si l'on vit à Timmins et qu'on veut adresser une lettre à une personne résidant à Sudbury, cette lettre doit être acheminée jusqu'à Toronto avant de parvenir à Sudbury. Avez-vous étudié les façons de faire de la Société des postes, afin de lui faire une offre pour des services contractuels afin d'éliminer ces longs retards dans la livraison du courrier?

M. Guiney: Nous avons simplement discuté de la possibilité de livrer le courrier, mais pas de savoir comment on fait le tri ou le transport d'un point à un autre.

M. Benjamin: Je vous ai déjà posé la question la dernière fois lorsque vous avez comparu devant le

[Text]

know that I received an answer. Or maybe I asked the minister and I have not received an answer yet. I forget. It does not matter.

Do you have at hand the figures of the total expenditures of VIA Rail since 1977—starting in 1977—regarding how much money you have spent refurbishing passenger cars? I am not interested in the locomotives. What is the total value, including the \$120 million you show in this annual report for the 190 cars you want to modernize again? Can you give me a total figure or even a ballpark figure? Perhaps you can write to the committee later with the exact figures.

• 1540

Mr. Angus: Mr. Chairman, I saw in my office yesterday, upon my return to Ottawa, a letter from somebody outlining the answers to those questions. It was from the minister.

Mr. Benjamin: Oh, I did not see it.

Mr. Angus: I am not sure if anybody here has one.

Mr. J.R. Roche (Vice-President, Corporate Planning, VIA Rail): Mr. Chairman, perhaps it is another capital reference. There is a reference to a \$361 million capital envelope, which is being used to fund the head-end power conversion project as well as to renovate—

Mr. Angus: No, this listed everything from 1977 onward. It talked about the capital program in 1978, because it was in the context of the new rolling stock—

The Chairman: Can you go and get it?

Mr. Angus: I guess that is an option, yes.

Mr. Benjamin: I am not talking about the purchase of new equipment. I am talking about what was spent rehabilitating, repairing, refurbishing the passenger cars of all kinds—coaches and dining cars and sleeping cars and everything—since 1977.

Mr. Hanigan: I will give you a ballpark figure at this time. Since 1977 it is approximately \$280 million, but that would include very little refurbishing. We have hardly done any in the past 10 years. Most of it is repairs, what we call backshopping. For the cars only it would be about \$280 million.

Mr. Benjamin: Plus the \$120 million you are going to spend over the next year or two.

[Translation]

Comité, mais je ne sais pas si vous m'avez répondu. J'ai peut-être plutôt posé des questions au ministre, mais je n'ai pas encore reçu de réponse. J'oublie ce qui en est. De toute façon cela n'a pas d'importance.

Est-ce que vous auriez ici les chiffres concernant les dépenses totales de VIA Rail depuis 1977—depuis sa création—quels sont les montants dépensés pour remettre à neuf les voitures de voyageurs? Je ne suis pas intéressé aux locomotives. Quelle sera la somme totale, y compris les 120 millions de dollars dont vous faites état dans votre rapport annuel au sujet des 190 voitures que vous voulez de nouveau moderniser? Pouvez-vous me donner un chiffre global ou une idée de ce que cela peut coûter? Vous pourriez peut-être nous donner ces renseignements par écrit plus tard avec des chiffres exacts.

M. Angus: Monsieur le président, lorsque je suis revenu à Ottawa hier il y avait à mon bureau une lettre de quelqu'un qui donnait réponse à ces questions. Il s'agissait d'une lettre du ministre.

M. Benjamin: Oh, je ne l'ai pas vue.

M. Angus: Je ne sais pas si tous les députés ici l'ont reçue.

M. J.R. Roche (vice-président, Planification générale, VIA Rail): Monsieur le président, il s'agit peut-être d'une autre allusion aux immobilisations. Il y en a une concernant l'enveloppe de 361 millions de dollars pour l'immobilisation, dont on se sert actuellement pour financer les premiers travaux de conversion à l'alimentation électrique des voitures et aussi pour rénover. . .

M. Angus: Non, la lettre donnait tous les montants depuis 1977 à ce jour. Il y était question du programme d'immobilisation de 1978, car c'est dans ce contexte que le nouveau matériel ferroviaire roulant. . .

Le président: Pouvez-vous aller chercher cette lettre?

M. Angus: Oui, c'est possible.

M. Benjamin: Il ne s'agit pas de l'achat de nouvel équipement. Je veux plutôt parler des sommes dépensées pour la remise en état, la réparation, la remise à neuf des wagons de toute sorte—voitures, voitures-restaurant, voitures-lits et autres—depuis 1977.

M. Hanigan: Je vais vous donner un chiffre approximatif pour le moment. Depuis 1977, on a dépensé environ 280 millions de dollars, et cette somme comprend très peu de remises à neuf. Nous n'en avons presque pas fait depuis 10 ans. Il s'agit en grande partie de réparations, de travail d'arrière-boutique comme nous disons. Pour les wagons seulement, il en a coûté 280 millions de dollars.

M. Benjamin: Il y a de plus les 120 millions de dollars que vous allez dépenser au cours de l'an prochain ou les deux prochaines années.

[Texte]

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: That is \$400 million by the time you are through with the current program.

Mr. Hanigan: That is correct.

Mr. Benjamin: I understand from when the minister and officials were in front of the committee on their estimates that your negotiations for new cars, transcontinental equipment, was running something in the order of \$4 million a car and I believe you were talking about something like 130 to 150 cars.

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: Therefore all the money that has been spent on refurbishing, has been spent and is going to be spent over the next year and a half, would have bought those new cars. Is that right?

Mr. Hanigan: No. This \$280 million is for the entire fleet and that is approximately 700 pieces of equipment. It is not strictly for the long-haul cars. That amount of money covers the whole fleet, which is about 700 to 800 pieces of equipment.

Mr. Benjamin: I would like to ask a question specifically about my own city of Regina. I have gone through your system timetable and it would appear as though the only place it would still be practical to do is the city of Regina. You used to have years ago, and I think in the first couple of years of VIA's operations, you would set off a sleeping car that had berths, roomettes and a couple of bedrooms in it. I do not know if you still have any of them in your inventory. You could get on that car at 10 p.m. and not get picked up until 2 a.m.

In your present schedule—and I have checked all the main cities from Halifax to Vancouver, including Saskatoon and out to Prince Rupert. Number 2 eastbound leaves at 12.45 a.m. Number 1 westbound leaves at 3.45 a.m. As a promotion, as well as a convenience to the public, the Regina-Moosejaw district and the area around there within, say, 100 miles, even if they were only going to Winnipeg or if they were only going to Calgary, instead of flying and paying for a hotel room, they could stay overnight in a nice lower berth or a roomette or a bedroom.

Could you give me some figures of the present ridership of sleeping-car passengers in and out of Regina and the feasibility of reinstating that set-off sleeping car? I know that you would have to increase your stop in Regina from 10 minutes to 20, but you could slap that car on the tail-end of the train and rehook them again in Winnipeg and Calgary. You could complete the location of the car

[Traduction]

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Cela fait donc 400 millions de dollars d'ici à ce que vous ayez terminé le programme actuel.

M. Hanigan: C'est exact.

M. Benjamin: J'ai cru comprendre d'après ce que nous ont dit le ministre et les hauts fonctionnaires qui ont comparu devant le comité lors de l'étude du budget que vous négociez pour obtenir de nouvelles voitures, de l'équipement transcontinental, qui coûteraient quelque 4 millions de dollars par voiture, et il vous faudrait je crois de 130 à 150 voitures.

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: Par conséquent, tout l'argent qui a été dépensé pour la remise à neuf et qui sera dépensé au cours des prochains 18 mois aurait pu servir à l'achat de ces nouvelles voitures. C'est bien cela n'est-ce pas?

M. Hanigan: Non. Les 280 millions de dollars ont été dépensés pour l'ensemble du parc de matériel roulant, autrement dit quelque 700 pièces d'équipement. Il ne s'agit pas seulement des voitures pour longs parcours. Ces sommes ont trait à l'ensemble du parc, qui comprend de 700 à 800 pièces d'équipement.

M. Benjamin: Je voudrais vous poser une question précise au sujet de ma ville, Regina. J'ai parcouru votre horaire et il semble que le seul endroit où ce soit pratique d'opérer soit la ville de Regina. Il y a quelques années, et aussi je crois au cours des premières années de VIA Rail, vous aviez des wagons-lits avec couchettes, chambrettes et même quelques chambres. Je ne sais pas si vous avez encore des voitures de ce genre dans votre inventaire. On pouvait monter à bord de ces voitures à 22 heures et la voiture était rattachée au train à 2 heures du matin.

J'ai vu votre présent horaire—et j'ai vérifié celui des principales villes, de Halifax à Vancouver, y compris Saskatoon et même Prince Rupert. Le train n° 2 en direction de l'est part à 12h45. Le train n° 1 en direction de l'ouest part à 3h45. Si vous mettiez un wagon-lit en service, vous pourriez tirer parti de la publicité que cela vous permettrait de faire, et aussi rendre service au public, pour le district de Regina—Moosejaw et les alentours, disons à 100 milles à la ronde; même pour les voyageurs qui ne vont qu'à Winnipeg ou Calgary, plutôt que de prendre l'avion et payer une chambre d'hôtel, ce serait utile de pouvoir passer la nuit à bord d'une couchette confortable ou d'un wagon-lit.

• 1545

Pouvez-vous me dire combien de personnes actuellement voyagent en wagon-lit en provenance ou à destination de Regina? Se peut-il qu'on rétablisse ce service de wagon-lit en attente? Je sais qu'il vous faudrait allonger votre arrêt à Regina de 10 minutes à 20 minutes, mais on pourrait accrocher ce wagon à l'arrière du train puis le mettre à sa place à Winnipeg ou à Calgary. On

[Text]

in the train after it got to Winnipeg, but you could just tag it on to the tail-end.

Mr. Denis de Belleval (President and Chief Executive Officer, VIA Rail): Could we just take notice of this question, and we will write to you next week?

Mr. Benjamin: I think there is some business to be picked up there, considering downtown-to-downtown travelling times and the cost of hotel rooms, etc.

Mr. de Belleval: We will send you an answer next week. Okay?

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Belsher: Good afternoon, gentlemen. I am glad to have you here with us to tell us a little more about VIA.

Under ridership, I see some very serious decreases in total passengers carried when you look at a peak in 1985, and then it dropped in 1986, and again a further drop in 1987. So in that two-year period there was a drop in ridership of over a million passengers.

Have you discovered why the decreases of ridership occurred, and is there any one major reason?

Mr. Hanigan: For example, in 1987 we were down eight days because of the CN-CP strike, right in the month of August, which is a good time of the year. Another reason is the reduced fleet capacity on long-haul trains. We reduced the fleet capacity on long-haul trains last year, so that has taken some passengers away. But there is another decline of passengers due to competition, particularly from the airlines, on shorter runs.

On the positive side, we experienced a decline in passengers in the first half of 1987 but that trend has been reversed since September 1987 right to this date. As a matter of fact, for the first five months of this year our ridership is up 5.4% over the same five months of last year, and continuing. So, although we experienced a 6.7% drop last year, the trend is definitely upward this year. We are hoping that by the end of the year we will have recovered to the same level as we were at in 1986.

Mr. Belsher: Last fall when our committee was in Europe we saw a great deal of intermodal servicing being done in Europe and the facilities at major European rail stations so that they dovetailed. Are you doing anything to promote this kind of intermodal service? Are you able to do things that connect Mirabel and Pearson with your rail service or things like that so you can attract more people?

Mr. Hanigan: We are promoting intermodal stations. For example, the Trois-Rivières station is intermodal with

[Translation]

pourrait refaire l'attelage du train une fois arrivé à Winnipeg; en attendant, la voiture-lit pourrait très bien être placée à l'arrière.

M. Denis de Belleval (président-directeur général, VIA Rail): Si vous voulez bien, nous allons prendre note de cette question et vous répondrons par écrit la semaine prochaine.

M. Benjamin: Ce sera intéressant de prévoir ce genre de service étant donné le temps qu'il faut mettre à se rendre du centre d'une ville au centre de l'autre, et le coût des chambres d'hôtel, par exemple.

M. de Belleval: Nous vous répondrons par écrit la semaine prochaine. Cela vous va?

M. Benjamin: Très bien.

M. Belsher: Bonjour, messieurs. Je suis heureux que vous soyez ici pour nous parler un peu plus longuement de VIA Rail.

Pour ce qui est du nombre de voyageurs, je vois qu'il y a eu des diminutions importantes du nombre total de voyageurs transportés, car en 1985 on a atteint un sommet, il y a eu ensuite diminution en 1986 et de nouveau en 1987. Au cours de cette période de deux ans on a donc perdu plus d'un million de voyageurs.

Avez-vous découvert le pourquoi de cette diminution de voyageurs, y a-t-il à cela une raison prépondérante?

M. Hanigan: En 1987 par exemple, nous n'avons pas fonctionné pendant huit jours à cause de la grève CN-CP, au beau milieu du mois d'août, un des meilleurs temps de l'année. Une autre raison c'est que le parc de voitures a été réduit pour les longs voyages. Nous avons réduit le parc de voitures l'an dernier pour ces longs parcours, alors nous avons de nouveau perdu des voyageurs. Il y a aussi une diminution de voyageurs à cause de la concurrence, surtout celle des avions court-courriers.

Voyons les choses du bon côté: si nous avons connu une diminution du nombre de voyageurs au cours du premier semestre de 1987, depuis septembre 1987 nous avons renversé la vapeur. De fait, au cours des cinq premiers mois de cette année, le nombre de voyageurs a augmenté de 5,4 p. 100 comparativement à la même période l'an dernier, et cette tendance à la hausse se poursuit. Nous avons donc connu une diminution de 6,7 p. 100 l'an dernier, mais la tendance est nettement à la hausse cette année. Nous espérons que d'ici la fin de l'année nous atteindrons les niveaux de 1986.

M. Belsher: Lorsque notre comité s'est rendu en Europe l'automne dernier, nous avons été fortement impressionnés par les services et les installations de transport multimodal mis en place dans les grandes gares européennes afin qu'il y ait compatibilité. Est-ce que vous faites quelque chose pour promouvoir ce genre de service? Pouvez-vous vous arranger pour relier Mirabel et Pearson avec le chemin de fer afin d'attirer davantage de voyageurs?

M. Hanigan: Nous faisons la promotion des gares intermodales. Ainsi, la gare de Trois-Rivières assure la

[Texte]

the Voyageur bus line. The Lévis, Quebec station is intermodal with the ferry—and also the bus company, if I remember correctly, so that the Lévis station is fully intermodal. The Gare du Palais in Quebec City was restored with the intention of making it intermodal with the bus industry. The buses have not yet accepted; it is still in the discussion stage with the City of Quebec and the bus industry, but the station is set up in a way to make it intermodal.

So, as we improve the facilities throughout the system, we endeavour—Vancouver is in discussion right now—to have bus companies located there. Gravenhurst, Ontario is one where intermodal has been accomplished. So we are striving to make them intermodal as much as possible.

• 1550

Mr. Belsher: What about the hearings that are taking place now before the NTA with Voyageur? Their case is that the federal government treasury is subsidizing VIA Rail. On that basis, I think the bus company has a pretty good case in looking at your discount policy, and yet I can understand you trying to do that. How can we rationalize that? Can you rationalize that for us today?

Mr. Hanigan: We were very surprised that Voyageur took this action, because when we look at figures—and I hope they look at the same figures we do—the real competition to the bus industry and to VIA is really the private car. When I look at the market share, for example, between Montreal and Toronto, 52% of the people who travel between Montreal and Toronto travel by private car; between Montreal and Quebec City, it is 83%.

If we look at the corridor as a whole, 72% of trips 50 miles or more are made by car. When you prepare a marketing strategy, you look at who has the biggest share of the pie and you try to eat into that. Certainly our pricing strategy has been to try to get people to leave their cars at home and use the train. We are not aiming at the bus market. It is a small market anyway, as far as Montreal-Toronto is concerned. Even if we had 100% of their market, it would not make that much of a difference. What we are aiming at is the car user. That is why our strategy on pricing has been aimed at that.

Mr. Belsher: One last point. We do not have any dedicated lines, I do not think, in Canada.

Mr. Hanigan: No.

Mr. Belsher: Is VIA satisfied that CN and CP are making efforts to accommodate you on a priority basis for passenger service?

Mr. Hanigan: I would like our president to answer that one.

[Traduction]

correspondance avec le service d'autocars Voyageur. Il y a aussi un service intermodal à la gare de Lévis, Québec, avec le traversier—et aussi avec la société d'autocars, si je me souviens bien, par conséquent la gare de Lévis a un service intermodal complet. La gare du Palais, à Québec, est aussi depuis sa restauration une gare routière. Enfin, en principe, car la société d'autocars n'a pas encore accepté—elle en est toujours à l'étape des discussions avec la ville de Québec—mais la gare a été rénoverée de façon à prévoir ce service intermodal.

Par conséquent, au fur et à mesure que nous améliorons les installations à l'échelle du système, nous cherchons—Vancouver est en train de discuter de la chose actuellement—à faire participer les compagnies d'autocars de ces endroits. Gravenhurst en Ontario est un endroit où le service intermodal existe actuellement. Nous cherchons donc autant que possible à offrir ce service intermodal.

M. Belsher: Mais qu'arrive-t-il aux pourparlers actuels entre l'ONT et Voyageur? L'argument de cette dernière, c'est que le gouvernement fédéral finance VIA Rail. À ce propos, je dirais que la société de transport offre un bon argument compte tenu de votre politique d'escompte, mais je comprends tout de même le but que vous recherchez. Comment peut-on la rationaliser? Pouvez-vous nous la justifier aujourd'hui?

M. Hanigan: Nous avons été bien étonné que Voyageur prenne cette mesure, car si l'on consulte les chiffres, et j'espère qu'ils consultent les mêmes chiffres que nous—le seul véritable concurrent de l'autocar et de VIA Rail, c'est la voiture privée. Si l'on consulte les statistiques du marché, entre, mettons, Montréal et Toronto, on constate que 52 p. 100 des gens prennent leur propre voiture; entre Montréal et Québec, c'est 83 p. 100.

Pour l'ensemble du corridor, 72 p. 100 des déplacements de plus de 50 milles se font en voiture. Lorsque vous dressez une stratégie commerciale, vous cherchez à savoir qui a la plus grosse part du marché et c'est à lui que vous vous attaquez. Voilà pourquoi notre stratégie en matière des prix vise à persuader les gens de laisser leur voiture à la maison et de prendre le train. Nous ne visons pas l'autocar. Sa part du marché est bien modeste, du moins entre Montréal et Toronto. Même si nous lui prenions tout ce marché, la différence ne serait pas énorme. Ce que nous visons, ce sont les propriétaires de voitures. Ce sont eux que vise notre stratégie.

M. Belsher: Une dernière question. Je ne crois pas que nous ayons de parcours spécialisés au Canada, n'est-ce pas?

M. Hanigan: Non.

M. Belsher: VIA est-elle persuadée que le CN et le CP s'efforcent de vous accorder la priorité pour le service passagers?

M. Hanigan: J'aimerais que le président réponde à cette question.

[Text]

Mr. Belsher: I was going to say, are they making every effort, but I do not think I would even use the word "every". I just want to ask whether they are even making an effort of accommodating you.

Mr. de Belleval: Yes, they are making efforts. I think we have seen in this summer season that progress has been made, especially on the Montreal-Toronto and Ottawa-Toronto runs, and especially on the Kingston subdivision where they have a lot of work going on. I think they have also made efforts on the Quebec City-Montreal route to improve the coordination between their summer work, the maintenance work on the track and the availability of the track for our own purposes.

But still we must recognize that it is very difficult to combine the type of freight train system that is predominant on Canadian tracks and a good passenger train system, especially on the busy inter-city routes in the corridor.

So even with their best efforts, and taking into account their own needs and their own type of operation, it will always be very, very difficult. I think we have made progress this year. That is for sure. I think we should make more progress during the next few years, because on our own side, of course, we have been less tolerant perhaps than we have been in the past.

On their side, they have awakened to our needs, and I think they are doing a better job. They maintain tracks to the standards that are compatible with their own needs. If a route is very lightly travelled or used for the purposes of carrying heavy freight trains at low speeds, their maintenance standards are not necessarily compatible with ours.

It is a losing proposition, as far as we are concerned, on the corridor routes. We will always have the raw end of the bargain, even if they do an honest and good job, which I believe they are striving to do.

• 1555

Mr. Belsher: Thank you very much.

Mr. Robichaud: J'ai une seule question pour le moment. Après la tournée du Comité en Europe, on a préparé un rapport qui a été soumis au Parlement. Dans une de vos lettres, monsieur de Belleval, vous répondiez aux membres du Comité que vous vous intéressiez beaucoup aux recommandations du Comité concernant les services ferroviaires-voyageurs au Canada. Le rapport préconisait que l'on procède à la réalisation d'une étude de faisabilité sur d'éventuels services à grande vitesse au Canada. Vous répondez qu'il y a actuellement une étude en cours et que cette étude devrait être présentée au gouvernement en 1989. Est-ce que vous avez des données préliminaires de cette étude? Est-ce que vous pouvez nous donner quelques détails?

Mr. de Belleval: D'abord, cette étude sur le corridor, en particulier sur l'option grande vitesse sur le corridor, fait partie d'une revue plus générale de tous nos services au

[Translation]

M. Belsher: Je voulais dire, prennent-ils tous les moyens, mais je ne crois pas que je puisse utiliser le terme «tous». Je veux simplement savoir s'ils s'efforcent de vous aider.

M. de Belleval: Oui, ils le font. On a cru s'apercevoir cet été que des progrès avaient été réalisés, notamment entre Montréal et Toronto et entre Ottawa et Toronto, mais surtout dans la région de Kingston, où beaucoup de travail se fait. Pour ce qui est du trajet Québec-Montréal, ils se sont efforcés d'améliorer la coordination entre leurs travaux d'été, leurs travaux d'entretien de la voie ferrée et notre utilisation de la voie ferrée.

Il faut bien admettre toutefois qu'il est bien difficile de concilier le transport des marchandises, qui est le plus fréquent dans notre régime ferroviaire, et le transport des passagers pour rendre ce dernier efficace, surtout le long des parcours les plus fréquentés au sein du corridor.

Par conséquent, en dépit de leurs efforts, et compte tenu de leurs besoins et de leurs opérations, il sera toujours bien difficile de concilier les deux. Je crois que nous avons fait des progrès cette année. C'est évident. Nous devrions réaliser d'autres progrès au cours des années à venir, car de notre côté, bien entendu, nous avons été moins tolérants peut-être que nous l'étions dans le passé.

D'autre part, ils sont devenus conscients de nos besoins et ils se sont améliorés, je crois. Leurs travaux d'entretien ferroviaires correspondent à des normes compatibles avec leurs besoins. S'il s'agit d'un parcours peu utilisé ou réservé seulement à des trains de marchandises lourds roulant à faible vitesse, les normes d'entretien ne sont pas nécessairement compatibles avec les nôtres.

Pour ce qui est du corridor, nous ne pouvons qu'y perdre au change. Nous n'aurons jamais le meilleur de l'échange, même s'ils s'efforcent vraiment de faire un bon travail, ce qui me semble être le cas.

M. Belsher: Merci beaucoup.

Mr. Robichaud: I only have one question at this time. On their return from Europe, the committee prepared a report which was tabled in Parliament. In one of your letters, Mr. de Belleval, you replied to the members of the committee that you were very much interested in the recommendations of the committee regarding passenger train services in Canada. The report recommended that a feasibility study be done as to the development of a high-speed service in Canada. You replied that such a study was underway and that it would be submitted to the government in 1989. Would you have a progress report on this study? Could you provide us with some details?

Mr. de Belleval: First of all, this study on a corridor, especially with respect to high-speed trains, is part of a general review of all our services in Canada. We wanted

[Texte]

Canada. Nous voulons voir quelles options nous seront ouvertes en termes de service au cours des 10 ou 20 prochaines années et quelle serait l'option privilégiée pour chacun des services. Nous cherchons à déterminer les coûts qui seraient associés à ces options ainsi que les besoins en termes d'équipement, etc. De cette façon, le gouvernement pourra avoir, l'an prochain, une vue d'ensemble de l'avenir possible de VIA au cours des 10 ou 20 prochaines années.

Il est absolument nécessaire de faire cela, parce que l'on ne peut pas planifier l'avenir d'un chemin de fer pour une période de trois, quatre ou cinq ans. Les temps de réaction dans le domaine des chemins de fer pour passagers sont beaucoup plus longs. Quand vous achetez de l'équipement, vous prenez une décision stratégique qui a des conséquences pour 10, 15 ou 20 ans. Il faut donc faire une planification à plus long terme que dans les autres entreprises, privées ou publiques, où on fait normalement des plans de cinq ans. C'est ce qu'on est en train de faire. Je pense que c'est la première fois que VIA fait cela.

Dans ce cadre-là, on étudie une option possible, soit le train à grande vitesse, qui pourrait s'appliquer vraisemblablement sur le corridor Québec-Windsor et peut-être aussi sur le corridor Edmonton-Calgary. À notre avis, ce sont les deux seuls corridors où une telle option peut être raisonnablement envisagée.

L'étude a été lancée il y a quelques semaines, quelques mois. On vient tout juste de terminer la cueillette des données sur les achalandages possibles sur le corridor Québec-Windsor. Je pense que l'étude pour le corridor Calgary-Edmonton n'est pas encore entreprise, mais elle devrait être prête bientôt.

Une fois qu'on aura les données, qui devraient être disponibles d'ici quelques jours, il faudra les traiter, les analyser à la lumière des modèles de demande qui existent, et qui sont assez sophistiqués maintenant, de façon à dégager les possibilités d'achalandage. Une fois qu'on aura les résultats au niveau de l'achalandage possible, probablement au mois de novembre ou de décembre, on saura si la réalisation du projet de train à grande vitesse est possible. Si on a des résultats encourageants au niveau de la clientèle, on sait automatiquement si un projet est valable parce qu'on connaît les niveaux minimums de clientèle nécessaires pour rendre une pareille option valable sur le plan financier. On devrait donc avoir une analyse préliminaire de ce point de vue-là seulement au mois de novembre ou décembre de cette année.

Pour l'instant, je ne peux pas vous en dire davantage. Comme je vous dis, on termine tout juste la cueillette des données. Cela veut dire, par exemple, qu'il faut interviewer des gens, intercepter des automobiles le long des autoroutes, remplir des questionnaires, etc.

[Traduction]

to know what alternatives would be open to us in our various services during the next ten or twenty years and what would be the best alternative for each of those services. We have tried to cost each of those alternatives, as well as the requirements for equipment, etc. Thus, the government will have next year a comprehensive view of the possible future of VIA for the next ten or twenty years.

It is absolutely necessary to do this, because it is not possible to plan the future of a railway for only three, four or five years. With passenger trains, lead times are much longer. When you buy rolling stock you make a strategic decision which may have some implications for the next 10, 15 or 20 years. Our plans must be drawn on a much longer basis than in other undertakings, private or public, where the norm is a five-year plan. This is what we are now doing. I think it is the first time that VIA has done so.

In this context, the high-speed-train option is being reviewed, presumably for the Québec-Windsor corridor and possibly also for the Edmonton-Calgary corridor. In our view, those are the only two corridors for which such an approach might make sense.

This study began a few weeks or a few months ago. We have just finished gathering data on the possible ridership in the Québec-Windsor corridor. I think the study of the Calgary-Edmonton corridor has not yet started, but it should be ready fairly soon.

Once we have those data, which should be available within a few days, we shall have to process and analyse them using the demand models available, which are quite sophisticated, so that potential ridership can be assessed. Once we have those results, probably around November or December, we shall know if the high-speed-train option is possible. If we get encouraging results from our clientele, we will know automatically if the project is sound, because we know what the minimum riderships necessary are for such an approach to be cost-effective. However, those preliminary results should be available only in November or December of this year.

At this time, I cannot tell you more. As I said, we have just finished gathering data. For example, that means we must interview people, stop them on the highway off-ramps and ask them to fill out questionnaires.

[Text]

[Translation]

• 1600

M. Robichaud: Vous dites que ce rapport sera présenté au gouvernement en 1989. Vous allez présenter le rapport entier au ministre. Est-ce que ces données vont être disponibles pour le Comité des transports?

M. de Belleval: Il faudrait poser cette question au ministre. Évidemment, nous ferons rapport au ministre, comme l'exigent nos relations normales avec l'actionnaire qui est le gouvernement fédéral. Ensuite, ce sera au ministre de décider ce qu'il fera des renseignements qu'on lui aura donnés.

M. Robichaud: Je le mentionne, parce que vous savez qu'une étude de rentabilité ou de rationalisation a été faite au Canadian National et que le Comité n'a jamais pu obtenir une copie de cette étude. Cette rationalisation du système a d'ailleurs entraîné des pertes d'emplois à différents endroits. Le ministre lui-même n'avait pas pris connaissance du rapport, a-t-il dit. Il avait tout simplement discuté de certaines recommandations.

Est-ce que nous pourrions recevoir les données de ce rapport afin de pouvoir bien évaluer les recommandations et les démarches que vous allez entreprendre à la suite de ces recommandations?

M. de Belleval: Je peux difficilement commenter ce qui a pu se passer dans un autre dossier, dans une autre société d'État, dans un autre contexte. Vous vous souviendrez qu'en 1983-1984, une première étude sur le train à grande vitesse dans le corridor avait été faite. Le rapport là-dessus est disponible. Le rapport de 1983-1984 n'est pas un rapport secret ou confidentiel. À vrai dire, l'étude que l'on fait actuellement est un raffinement de cette étude de 1983-1984 dans laquelle certaines questions restaient en suspens.

Je pense qu'on n'avait pas beaucoup confiance, à l'époque, aux études de marché qui avaient été faites. Enfin, tout dépendait du contexte de l'époque. Il y a eu des progrès depuis ce temps en termes de modèles mathématiques, économétriques. Donc, on profite aussi de l'amélioration de la technologie.

Le rapport de 1983-1984 est disponible. Je pense qu'il faudrait poser la question au ministre. Il est peut-être un peu trop tôt pour la poser. Je comprends que pour prendre de bonnes décisions sur le développement à long terme des chemins de fer, il faut être en mesure de prendre connaissance des données. C'est tout ce que je peux dire.

M. Robichaud: Oui, je comprends. J'aimerais bien qu'on puisse voir le rapport. Le ministre nous dit qu'il ne veut pas intervenir dans les affaires des sociétés de la Couronne. Si vous nous disiez aujourd'hui que vous nous ferez parvenir une copie de cette étude lorsqu'elle sera prête, ce serait très apprécié.

M. de Belleval: Comme je vous le dis, il faudrait poser la question à M. Bouchard qui est la personne compétente pour vous donner cette réponse.

Mr. Robichaud: You say that this report will be presented to the government in 1989. You are going to submit the whole report to the Minister. Will these data be made available to the Transport committee?

Mr. de Belleval: You would have to ask the Minister. Obviously, we shall report to the Minister; the federal government is our shareholder, and this is our normal reporting relationship. The Minister may then decide what to do with the information he has received.

Mr. Robichaud: The reason I bring up this point is that, as you know, a cost-effectiveness or operations streamlining study was conducted by Canadian National; the committee never did obtain a copy of this study. Now, this streamlining of the system led to jobs being lost in certain locations. The Minister himself said that he had not read the report. He had simply discussed some recommendations.

Is it possible for us to obtain the data contained in this report so that we can carefully evaluate the recommendations and the intended action resulting from them?

Mr. de Belleval: It is hard for me to comment on another matter, concerning another Crown corporation, in another situation. You may recall that in 1983-84, an initial study on the high-speed train in that corridor was conducted. That report is available. The 1983-84 report is neither secret nor confidential. In fact, our current study is intended to perfect the 1983-84 study, which left some matters unresolved.

I think that, at the time, we did not have much confidence in the existing market studies, at least as they related to our situation then. Since that time, mathematical and econometric models have been improved, and we benefit from these improved techniques.

The 1983-1984 report is available. I think you should ask the Minister that question. Perhaps it is a little early to do so. I understand that you need to have access to the data if you are going to make wise decisions on long-term rail development. I cannot tell you any more than that.

Mr. Robichaud: Yes, I understand that. I would very much like the committee to have the opportunity of reading the report. The Minister tells us that he does not want to intervene in the affairs of Crown corporations. If you told us today that you would send us a copy of this study when it is completed, we would certainly appreciate that.

Mr. de Belleval: As I say, you would have to ask Mr. Bouchard for that authorization; he is the proper person to ask.

[Texte]

M. Robichaud: Alors, vous ne voulez pas vous engager?

M. de Belleval: Comme vous, j'ai un maître: c'est le ministre. C'est d'abord le conseil d'administration de VIA, mon président et le ministre.

Mr. Taylor: There are just two points I would like to raise. I assume your proposed study is an internal study?

Mr. de Belleval: Yes, an internal study.

Mr. Taylor: And is that looking into the possibility of electrifying some rails in the more heavily populated areas?

Mr. de Belleval: Yes, when I say an internal study, of course we are using external resources to complete our internal resources to do that. But it is an internal study in the sense that it is done by VIA itself. Of course we have communication with the civil servants in the Department of Transport, which is normal in such circumstances.

Yes, a high-speed option would entail an exclusive right-of-way with electrification. We are studying other options. As I say, it is only one of the multiple options that could be available. Depending on what option you choose in the end, you can get a certain portion of the market or another one, because of course the ridership can change with the level of service.

• 1605

Mr. Taylor: Would a program of electrifying the system involve changing the tracks?

Mr. de Belleval: Yes. You would have to have your own right of way, not because you are electrifying but because if you go to high speed, you cannot have slow trains, such as freight trains, and high-speed light trains on the same right of way, or not on the same track. It could be within the same corridor or right of way, broadly speaking, but the tracks themselves would have to be dedicated.

Mr. Taylor: So it would mean a pretty heavy expenditure for the right of way.

Mr. de Belleval: Yes, four-fifths of the expenditure would be on the right of way and the tracks themselves, and only one-fifth would be on the rolling stock.

Mr. Taylor: I can understand why you would want to look at that very carefully. It must be a tremendous expense.

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Taylor: You would have to compare the volumes of traffic you would likely secure.

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Taylor: I have noticed that the last two or three times I have tried VIA Rail between Toronto and Ottawa the traffic has seemed to be increasing very heavily. As a matter of fact, three weeks ago, when I tried to get on VIA Rail from Toronto to Ottawa, the trains were completely

[Traduction]

Mr. Robichaud: So you do not want to commit yourself?

Mr. de Belleval: Like you, I have a superior: the Minister. In order, my superiors are the Board of Directors, its president, and then the Minister.

M. Taylor: J'ai deux questions à soulever. L'étude que vous envisagez est-elle une étude interne de VIA Rail?

M. de Belleval: Oui, il s'agit d'une étude interne.

M. Taylor: Et vous examinez la possibilité d'électrifier des lignes de chemins de fer dans certaines régions très peuplées?

M. de Belleval: Évidemment, en faisant cette étude interne, nous avons recours aux ressources externes également, mais du moment que c'est VIA Rail qui la dirige, oui, c'est une étude interne. Naturellement, nous sommes en contact avec des fonctionnaires du ministère des Transports, c'est normal.

En réponse à votre question, oui, si on optait pour le train à grande vitesse, il faudrait une emprise particulière à ligne électrifiée. Nous envisageons d'autres possibilités; comme je l'ai dit, celle-là n'est qu'une entre plusieurs solutions de rechange. Étant donné que l'achalandage fluctue selon le niveau de services offerts, la part du marché qu'on récoltera sera fonction de la solution retenue.

M. Taylor: Si vous optiez pour l'électrification, faudrait-il changer les voies?

M. de Belleval: Oui, il faudrait une emprise particulière, non pas parce que ces trains sont électriques, mais plutôt parce qu'ils sont à grande vitesse. On ne peut pas permettre l'utilisation d'une même emprise, ou enfin d'une même voie, par les trains LRC et par des trains moins rapides, des trains de marchandises, par exemple. On pourrait permettre à ces trains d'utiliser les mêmes corridors, mais il faudrait des voies distinctes.

M. Taylor: Cette emprise particulière coûterait donc assez cher.

M. de Belleval: Oui, on dépenserait les quatre cinquièmes du total pour l'emprise et le cinquième seulement pour le matériel roulant.

M. Taylor: Je comprends votre prudence; ce serait une dépense pharamineuse.

M. de Belleval: En effet.

M. Taylor: Il faudrait comparer ces coûts à l'augmentation éventuelle de l'achalandage.

M. de Belleval: Voilà.

M. Taylor: Lors de deux ou trois récents voyages de Toronto à Ottawa que j'ai effectués avec VIA Rail, j'ai noté que le nombre de passagers avait augmenté de façon très remarquable. En fait, voilà trois semaines, il m'a été impossible d'avoir une réservation Toronto-Ottawa; les

[Text]

loaded. But that was the weekend when the bus strike took place. When I tried to get a ticket on the Sunday, there was just no hope.

But this last Sunday I telephoned two or three days ahead and I got a reservation and I got a ticket. But I was amazed how many people were getting onto the train. Particularly when we arrived in Ottawa, the station was just jammed with people who were going somewhere, waiting for a train. So it looks very encouraging.

I realize the buses are on strike between Ottawa and Toronto. I thought what a wonderful opportunity for VIA Rail to get people back in tune with travelling on the train.

You see, we have a pretty bad history in Canada. The CPR took several years when it was supposed to be operating with passengers, and it insulted passengers to the point where many people decided they would never ride rail again.

Mr. de Belleval: Of course.

Mr. Taylor: Then CN, even though they had everything they needed to operate all traffic, were simply let out of the bargain they had without any expenditures at all. Then CN, when they took it over, improved it for a while. Then they got tired of looking after the passengers.

So there is a long backlog of history that VIA Rail now has to overcome. I certainly sympathize with the rail people, because I find your service is very excellent. I like the service on the train. I like the conduct of the conductors and the train men. They all seem courteous. They want to help everybody. They answer questions, and so on.

One thing that came as a surprise to me was when we were approaching Ottawa on Sunday, the train suddenly stopped and it was announced over the loudspeaker that there was a bomb scare, which made everybody sit up and take notice. They did not know how long the bomb scare would be on, but they would keep us notified. It actually was about 30 or 40 minutes. Apparently they had to search the tracks all the way between that point and Ottawa.

Is this type of terrorism something very unusual, or is this happening more often on the trains?

Mr. de Belleval: We have the infrequent occurrence; I would say once every three or four months. But during the past few weeks it seems we have those threats almost every week now, which of course is very disturbing and discouraging, because a few trains have been delayed for half an hour or an hour or two and it is very bad.

• 1610

Last Friday, for example, in downtown Montreal, in Central Station we had a bomb threat just at the rush hour. Obviously, those are malicious threats,

[Translation]

trains étaient combles. C'était le début de la grève chez Voyageur. Ce dimanche-là il m'a été impossible d'acheter un billet.

Par contre, cette semaine, même si j'ai pu avoir une réservation et mon billet deux ou trois jours à l'avance, j'ai été surpris du nombre de passagers qui ont embarqué. Et lors de mon arrivée à Ottawa, la gare a été particulièrement encombrée de voyageurs qui attendaient pour embarquer vers je ne sais quelle destination. Je trouve cela très encourageant.

Je sais que les employés de la société d'autocars qui assure la liaison Ottawa-Toronto sont en grève. Je me suis dit: quelle bonne occasion pour VIA Rail; les gens vont redécouvrir le train.

Vous comprenez qu'au Canada les antécédents des trains voyageurs ne sont pas des plus heureux. Pendant quelques années, le CP devait assurer un service voyageurs; ce service a été piètre au point où bon nombre de passagers, insultés, ont juré de ne plus jamais prendre le train.

M. de Belleval: Oui, je le sais.

M. Taylor: Ensuite, le CN avait à sa disposition tous les moyens qu'il fallait pour assurer tous les services, mais lorsqu'il a été libéré de son contrat, plus rien n'a été dépensé. Même si, sous le régime du CN, le service s'est brièvement amélioré, à la longue il a été laissé pour compte.

Voilà le dossier dont a hérité VIA Rail. Je plains les dirigeants de cette société. Je trouve le service excellent. J'aime voyager en train; j'aime l'attitude courtoise qu'affichent les chefs et agents de train. Ils sont serviables, ils sont d'un abord facile, et tout.

Dimanche passé, vers la fin de mon voyage à Ottawa, j'ai été surpris. Le train s'est arrêté tout d'un coup, et on a annoncé une alerte à la bombe, ce qui a mis tout le monde sur le qui-vive. On ne savait pas combien de temps il faudrait pour régler la question, mais on allait nous tenir au courant. En fin de compte, nous avons attendu une trentaine de minutes. Il fallait examiner la voie sur toute sa longueur entre Ottawa et l'endroit où se trouvait notre train.

Vos trains sont-ils souvent, ou plus souvent, visés par ce genre de terrorisme?

M. de Belleval: Cela n'arrive que rarement, peut-être trois ou quatre fois par an. Cela dit, depuis quelques semaines il semble que nous sommes en état d'alerte presque chaque semaine. Bien sûr, cela nous embête et nous décourage; certains trains ont accusé des retards d'une demi-heure ou même d'une heure: ça va très mal.

Par exemple, vendredi passé en pleine heure de pointe, il y a eu une alerte à la bombe à la gare centrale au coeur de Montréal. Évidemment, ce sont des menaces sans

[Texte]

unsubstantiated, but still we have to through the motions no matter what. So obviously there is somebody around.

Mr. Taylor: These must cost you a considerable amount of money.

Mr. de Belleval: Not only money, but goodwill, of course.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. de Belleval: And inconvenience to the passengers. I cannot say that we have one every day on every train, but we have the odd one. One a week, it seems, during the past three weeks.

As you said, it is true that the traffic is increasing on the Montreal—Ottawa run. We have quite a lot of potential on that run and we hope to introduce a better service during next fall if everything goes well, as we expect. The increase is not due to the Voyageur strike very much because, as Mr. Hanigan said, Voyageur has very little of the market between Ottawa and Toronto and Montreal and Toronto. I think it has only 2% of the market over there.

Of course, it is a different story between Montreal and Ottawa, where they have a larger share of the market. Our trains are very busy now and it is due partly to the strike. But discounting the strike effect, the ridership is rising, and on the Ottawa to Toronto run it is rising more than elsewhere.

Mr. Taylor: Was the program of cutting the fares considerably between these major centres designed to get traffic to go on the train instead of the buses?

Mr. de Belleval: No. We really have a few objectives. As you have noticed, we have sold-out trains now. The service, I think, has improved. The quality of the service, the meals, and also the behaviour of our service attendants is getting better. People have noticed. We now have more sold-out trains than before at peak times. So we are trying to divert some of that traffic to the off-peak trains. That is the first objective, as they do on airlines. With buses you also have a peak period tariff and then an off-peak period tariff. So the first objective is to do that. Also, to fill empty seats in off-peak periods by people mainly using cars or not travelling at all, but who are induced to travel because they see a bargain.

You have older people wanting to perhaps visit their children in Toronto and they see a bargain where they can go to Toronto for \$29 and they say let us go. Perhaps they would not have gone by bus or by train or they would not have flown. The induced traffic is a big proportion of this traffic when you have that kind of promotion.

[Traduction]

fondement, de la part de mauvais plaisants, mais il faut toujours les prendre au sérieux. Il en existe, des malfaiteurs.

M. Taylor: Ces alertes coûtent sans doute cher à votre société.

M. de Belleval: Elles nous font perdre non seulement de l'argent, mais aussi une certaine confiance de la part de nos passagers.

M. Taylor: Bien sûr.

M. de Belleval: D'ailleurs ces alertes incommode les voyageurs. Cela n'arrive pas tous les jours ni à chacun de nos trains, mais cela arrive. Il semble que depuis trois semaines, nous avons eu une alerte par semaine.

Vous avez raison; le nombre de voyageurs sur la liaison Montréal-Ottawa augmente. Cette liaison a de grandes possibilités; si tout va bien, nous comptons y inaugurer un service amélioré cet automne. Nous n'attribuerons pas cette augmentation à la grève chez Voyageur, étant donné que, selon M. Hanigan, la part du marché Ottawa-Toronto ou Montréal-Toronto que détient Voyageur ne dépasse pas 2 p. 100.

Entre Montréal et Ottawa, c'est une autre paire de manches: Voyageur détient une plus grande part du marché. En ce moment—et en partie à cause de la grève—les trains assurant cette liaison sont bondés. Cependant, même sans l'incidence de cette grève, le nombre de voyageurs en train est en croissance, surtout entre Ottawa et Toronto.

M. Taylor: En réduisant de beaucoup les tarifs entre ces centres importants, avez-vous voulu récupérer au profit du train des passagers d'autocar?

M. de Belleval: Non; au fait, nous n'avons que quelques objectifs. Vous avez remarqué que nos trains fonctionnent à pleine capacité en ce moment. Je pense que la qualité du service, des repas et de l'accueil s'est améliorée. Cela s'est fait remarquer. Davantage de trains sont bondés maintenant en période de pointe. Nous essayons donc de transférer une part de ce volume aux trains circulant en période hors pointe, un objectif primordial que nous partageons avec les transporteurs aériens. Les sociétés d'autocars offrent également des tarifs distincts aux périodes de pointe et hors pointe. Un objectif complémentaire est de vendre, au moyen de prix attrayants, des sièges inutilisés en période hors pointe à des personnes qui, autrement, prendraient l'auto ou resteraient chez eux.

Par exemple, des personnes âgées qui désirent rendre visite à leurs enfants à Toronto peuvent se laisser convaincre par un tarif aussi peu élevé que 29\$. Sans cette offre spéciale, ils ne se seraient peut-être pas décidés à partir—en avion, en autobus, ou même en train. On attribue une proportion importante de nos ventes à ce genre de vente promotionnelle qui encourage les gens à voyager.

[Text]

Perhaps we could also attract the odd bus user. Mind you, the bus fare would still be cheaper than our fare anyway, so I do not see why we would attract a lot of those people because they would still have a better bargain using the bus. So it is not the bus traffic that we are after really. But the bus industry is hurting and has been hurting for many years, not only in Canada but all across North America. Greyhound and Travelways in the United States were more or less in technical receivership and they had to be rescued and restructured and this had nothing to do with Amtrak competition. On routes where there is no competition from trains, they are hurting as much as elsewhere.

• 1615

You see, the relative cost of energy has gone down during the past few years. You have noticed that, have you not? The cost of energy is now lower than it was in 1981, relatively speaking. The cars therefore have the upper hand and it has hurt the buses more than anybody else, all over the world, especially here in North America. So I can understand that in those circumstances they are happy with every passenger they can get.

By the way, I wonder if they are using all the imagination they could use to get more traffic. I have noticed that they are not using a lot of off-peak pricing, for example. Some of them are. Grey Coach Lines, for example, which belongs to the Toronto Transit Commission, also a publically owned corporation, is using its off-peak period, but Voyageur is not.

Mr. Taylor: Is the concession on the VIA Rail operated by an individual or is that part of the VIA service? I am talking about the concession, the fellow who sells apples, pop, coffee and liquor.

Mr. Benjamin: The guy with the sandwiches and the drinks.

An hon. member: It is part of the VIA service.

Mr. de Belleval: Well, on the VIA-1 service, on the first-class service, it is part of the fare.

Mr. Hanigan: No, he means, is it—

Mr. de Belleval: Oh, they are our own people. There is no concession.

Mr. Taylor: It is part of your—

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Taylor: So he is paid—

Mr. de Belleval: Yes, those are our own employees.

Mr. Taylor: I have one other question then. Is there any attempt made to catch these chaps who are phoning in, saying there are bombs here and there? You know, this is most annoying, it wastes people's time, it costs money, and I am wondering if some attempt should not

[Translation]

On pourrait rallier à la cause un ou deux fidèles des autocars, mais étant donné qu'un voyage en autocar coûte toujours moins cher qu'un voyage en train, je ne pense pas qu'on en attire toute une foule. Donc, ce n'est pas entre les voyageurs en autocar que nous cherchons à recruter des clients. Je vous ferai remarquer que les sociétés d'autocars sont en difficulté depuis de nombreuses années, non seulement au Canada, mais sur tout le continent. Aux États-Unis, les sociétés Greyhound et Travelways ont frôlé la faillite, sans qu'on puisse attribuer la chose à une quelconque concurrence de la part d'Amtrak. Il a fallu renflouer ces sociétés et les restructurer. D'ailleurs, leurs difficultés ne sont pas moindres sur les liaisons où aucun train ne circule.

Vous avez remarqué, n'est-ce pas, qu'en comparaison d'autres coûts, celui de l'énergie a diminué depuis quelques années. Toutes proportions gardées, le coût de l'énergie est moindre aujourd'hui qu'il ne l'a été en 1981. C'est donc l'auto qui est devenu le moyen de transport par excellence, et ce sont les sociétés d'autocars qui en ont souffert le plus, partout au monde mais surtout ici en Amérique du Nord. Je peux comprendre que dans ce contexte, ces sociétés s'accrochent à de nouveaux clients.

À propos de cela, je me demande si ces sociétés font preuve de l'imagination qu'il faudrait pour attirer de nouveaux clients. Par exemple, je remarque qu'elles n'ont pas une très vaste gamme de tarifs pour les périodes hors pointe. La société Grey Coach est une des rares exceptions à cette règle; filiale de la Toronto Transit Commission, qui est elle-même une société à propriété publique, elle offre des tarifs réduits en période hors pointe, mais Voyageur n'en fait pas autant.

M. Taylor: Dans les trains, est-ce que les vendeurs de pommes, de boissons alcoolisées et autres et de café sont des concessionnaires entrepreneurs, ou s'agit-il d'un élément entre autres du service de VIA Rail?

M. Benjamin: Le vendeur de sandwiches et de boissons.

Une voix: Cela fait partie du service de VIA Rail.

M. de Belleval: Eh bien, en première classe, en VIA-1, ce service est compris.

M. Hanigan: Non, ils veulent savoir si. . .

M. de Belleval: Ah; ce sont de nos employés. Il n'y a aucun concessionnaire.

M. Taylor: Cela fait partie du. . .

M. de Belleval: Oui.

M. Taylor: Alors ils sont payés. . .

M. de Belleval: Oui, ce sont de nos employés.

M. Taylor: Il me reste une question. Faites-vous des efforts pour prendre ces gars qui vous appellent avec des histoires de bombe ici et là? C'est très embêtant; cela fait perdre du temps et de l'argent. Ne faudrait-il pas essayer de prendre ces individus afin d'en décourager d'autres?

[Texte]

be made to catch these fellows so that it might discourage others from doing it.

Mr. de Belleval: We have a security officer within the corporation. He is under Mr. Roche, our vice-president of corporate affairs.

Mr. Taylor: Have you ever caught anybody?

Mr. de Belleval: We are of course looking into means of catching the culprits.

Mr. Roche: The investigations are conducted by the relevant police force in respect of any calls of bomb threats.

The Chairman: On this internal study, is there a term of reference for it? Do you have outside consultants? Is Transport Canada involved?

I knew you were doing something; we have read about it. We have had the Senate committee on passenger service; we have had the Horner report on passenger service. I was just wondering, without knowing more about the term of reference, just what this type of study is really supposed to achieve, if there is not going to be dedicated track, frequency of service and high speed, which involve commitment of a lot of money from the government. No matter how many studies you have, you come back full circle to commitment and many, many millions of dollars from the public purse.

What is the term of reference of the study? Are you involving consultants or Transport Canada or whom?

Mr. de Belleval: We are managing the study ourselves. We have our own people. It is under Mr. Roche's jurisdiction within the corporation. We have our own team, but we also need outside consultants. For example, when you gather data on highways you use firms specialized in that kind of operation. We have mathematic models. We have, for example, Queen's University, which is a centre that can run those models, etc. We are using those people. We are using resources like that in order to help us.

As for the scope of the study itself, perhaps I could just cite the purposes, the objectives we are trying to meet. We are examining the merits of various options for passenger rail in Canada. This is something that has not been done before. What are the options that are available to you in terms of market share on all the routes you serve? Are you going to have a status quo, for example, an even smaller share of the market than you have now, coping with the minimum needs? Could you get out of the market or could you have another larger market share? Up to what point? Could you even be the dominant public mode of transportation in certain areas? Is this available to you? We have never answered those

[Traduction]

M. de Belleval: La Société compte un agent de sécurité, qui travaille sous la direction de M. Roche, le vice-président de la Planification générale.

M. Taylor: Avez-vous jamais réussi à prendre un de ces malfaiteurs?

M. de Belleval: Évidemment, nous examinons les moyens de les prendre.

M. Roche: En cas d'une alerte à la bombe, c'est la police du secteur qui fait enquête.

Le président: Quels sont les paramètres de cette étude interne? Avez-vous recours aux services d'experts-conseils de l'extérieur? Est-ce que Transports Canada a son mot à dire?

Dans le rapport du Comité du Sénat ainsi que dans le rapport Horner, tous les deux traitant du service voyageur, nous avons su que vous faisiez une étude. Sans vous demander les paramètres exacts de cette étude, j'aimerais en connaître les objectifs. Une emprise particulière et des liaisons fréquentes à grande vitesse se traduiraient par des engagements financiers considérables de la part du gouvernement. Vous ferez autant d'études que vous voudrez, on reviendra toujours au besoin d'engager des millions et des millions de dollars des deniers publics.

Quels sont les paramètres de cette étude? Collaborez-vous avec les experts-conseils, ou avec Transports Canada, ou avec d'autres personnes?

M. de Belleval: C'est VIA Rail qui en assume la direction. Ce sont des employés de la société qui s'en occupent, sous la direction de M. Roche. Cette équipe est secondée par des experts-conseils de l'extérieur; par exemple, pour la collecte de données sur les utilisateurs des autoroutes, nous avons recours aux services de firmes spécialisées dans ces domaines. Nous nous servons de modèles mathématiques et des services disponibles, à l'université Queen's par exemple, pour les mettre en application. Voilà donc le genre de services auxquels nous avons recours.

En ce qui concerne la portée de l'étude, je pourrais vous en citer les buts et les objectifs. Nous examinons plusieurs possibilités dans le domaine des trains voyageurs au Canada; c'est un projet sans précédent. Pour chaque liaison, nous énumérons les solutions de rechange ainsi que leurs incidences sur notre part du marché. Par exemple, si on faisait le minimum dans un secteur donné, est-ce que notre part du marché resterait inchangée, ou diminuerait-elle? Pourrait-on se retirer de tel ou tel marché? Pourrait-on élargir notre part de tel autre, et si oui, de combien? Pourrait-on dominer le marché des transports en commun dans une certaine région? Est-ce une possibilité réelle? Ce sont des questions auxquelles

[Text]

questions. What is the role, for example, of the transcontinental train?

[Translation]

nous n'avions jamais répondu auparavant. Un autre exemple: quelle place accorder au transcontinental dans le tableau d'ensemble?

• 1620

The Chairman: The Senate committee answered those questions in their report. You may not agree with the answers, but they defined and answered those questions. So did the Horner committee.

Mr. de Belleval: We are not just studying them in general terms, but putting the right figures.

The Chairman: What figure do you have as an estimate for this? Do you have a budget figure for the study?

Mr. de Belleval: The study is done through our own internal resources. It could cost between \$2 million and \$3 million to do a complete wrap-up of all those various examinations, but in the end we would have a good picture of where we could be during the next 10 or 20 years and the options that are available to us. Then, of course, we would translate those various options into basic figures: the revenue, the cost, the type of equipment needed to render those services.

So at one point the Minister of Transport will have on his table all the options that are available to him and then it is up to the government to decide what option they want to choose and how much it is going to cost the taxpayers of Canada for the next 10 or 20 years if they choose such an option. I think it is the only rational way of preparing the future, and getting a long-term commitment from any government for the passenger rail system. If you are trying to replace one bolt here and one nut here, you go nowhere.

The Chairman: I am glad it has come up. I knew that you might follow it further. When do you plan to have the study completed? I do not know if that was asked. If it was I did not get it. When do you think this study is going to be completed?

Mr. de Belleval: By this time next year. As you know we have to submit a five-year plan every year to the government. So the next five-year plan would not be this year's five-year plan, but next year's five-year plan—1989 to 1994. By then we should have everything wrapped up.

The Chairman: I thought some of those options were considered by the Department of Transport in trying to bring forth a VIA Rail bill, which still has not come onto the floor of the House. We have been here many times. Some of the members in this committee have been here even before Mr. Hanigan came along, with previous Ministers of Transport. We were always going to have a VIA Rail bill—it was essential—and here we are, many moons later, and we still do not have a VIA Rail bill.

Le président: Le Comité du Sénat a répondu à ces questions dans son rapport. Vous n'êtes peut-être pas d'accord avec les réponses, mais le Comité a répondu aux questions en les définissant. Tout comme le comité Horner, d'ailleurs.

M. de Belleval: Nous ne faisons pas que les étudier en termes généraux, nous cherchons les chiffres précis.

Le président: Qu'avez-vous calculé pour cela? Avez-vous prévu un budget pour l'étude?

M. de Belleval: L'étude est effectuée par nos propres services. Il pourrait nous en coûter de 2 à 3 millions de dollars pour achever les divers examens mais, au bout du compte, cela nous donnerait une bonne idée de notre situation dans les 10 ou 20 prochaines années ainsi que des options qui s'offrent à nous. Après cela, nous pourrions, bien sûr, traduire ces options en chiffres précis: les recettes, le coût, et le genre de matériel nécessaire pour offrir ces services.

À un moment donné, le ministre des Transports aura devant lui toutes les options dont il dispose et ce sera au gouvernement de choisir celle qui lui conviendra et de déterminer ce qu'il en coûtera aux contribuables canadiens pour les 10 ou 20 prochaines années, selon l'option choisie. À mon avis, c'est la seule façon rationnelle de se préparer pour l'avenir et d'obtenir un engagement à long terme de la part du gouvernement relativement au système de transport ferroviaire de passagers. Si vous ne changez qu'un boulon par ci et une vis par là, vous n'irez jamais nulle part.

Le président: Je suis content que la question ait été soulevée. Je savais que vous y donneriez suite. Quand prévoyez-vous terminer l'étude? Je ne sais pas si la question vous a déjà été posée. Si oui, je ne m'en suis pas rendu compte. Quand prévoyez-vous terminer l'étude?

M. de Belleval: D'ici un an. Comme vous le savez, à chaque année, nous devons présenter un plan quinquennal au gouvernement. Par conséquent, le prochain plan quinquennal ne sera pas celui de cette année, mais celui de l'an prochain, c'est-à-dire de 1989 à 1994. D'ici là, tout devrait être terminé.

Le président: Je pensais que le ministère des Transports avait tenu compte de certaines de ces options dans l'élaboration d'un projet de loi sur VIA Rail, lequel n'a pas encore été déposé à la Chambre. Nous nous sommes réunis à ce sujet à maintes reprises. Certains membres de notre Comité étaient ici même avant l'arrivée de M. Hanigan, pour discuter avec les anciens ministres des Transports. Il a toujours été question d'un projet de loi sur VIA Rail—c'était indispensable—et nous voici, des mois, des années plus tard, toujours sans projet de loi sur VIA Rail.

[Texte]

I thought some of those studies in Transport on how much rail service we were going to have were done to define the real bill. I am really interested and perhaps we will explore this later since I do not want to take any more time. A lot of the things you said were proper questions, but I thought they had already been assessed in Department of Transport to be the basis for whatever the bill is. But, since they have not given us a bill, perhaps they have not assessed these things yet. Do you know anything more about when the VIA Rail bill is going to come before us? Have they solved some of the problems?

Mr. de Belleval: Well, I think the perfect time to introduce the bill is when we have prepared the plan. Once you have a plan you know where you are going and you can answer MPs' questions about where you are going, and then you have a bill.

The Chairman: That means then certainly this government is not going to have to make any commitment on refurbishing, stock equipment or dedicated track before the next election. You are telling me that your plan is not going to be there until next year, in all likelihood anyway. That is actually not a bad excuse.

Mr. Robichaud: You will not have to make any decision before or after.

The Chairman: Dreamer! I must say I have opened that up so I am exposed to that interesting comment from Mr. Robichaud. He is an interesting philosopher.

Mr. Angus: Gentlemen and Mr. de Belleval, welcome back in your new hat and incarnation. Just let me say that it is almost exciting to see some of the press stuff that has been generated since you have come on the scene—there is almost a new spirit of VIA. That is not to take anything away from people who have been there for a while, but I think that was really needed—a good kick in the public area.

• 1625

The Chairman: In the public area?

Mr. Angus: Yes.

The Chairman: I thought that was what you had said.

Mr. Benjamin: That is better than the private area.

Mr. de Belleval: This will be reported in *The Globe and Mail* tomorrow as the saying of the week.

Mr. Angus: I take it from the exchange you had with the chairman that any further deliberations on new rolling stock will wait until such time as the study is done.

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Angus: That seems to be consistent with what the minister wrote to us, where he said:

[Traduction]

Je croyais que certaines des études menées dans le but de déterminer le niveau du service ferroviaire qui allait être offert devaient aider à définir le projet de loi lui-même. La chose m'intéresse beaucoup, et nous en discuterons peut-être plus tard, car je ne veux pas prendre plus de temps. Bon nombre des arguments que vous avez soulevés sont justifiés, mais je croyais que ces questions avaient déjà été étudiées par le ministère des Transports pour en faire la base du projet de loi. Mais comme il n'y a pas de projet de loi, peut-être que ces questions n'ont pas encore été évaluées. Savez-vous quand le projet de loi sur VIA Rail nous parviendra? Ont-ils réussi à résoudre certains des problèmes?

M. de Belleval: Eh bien, je pense que le moment idéal pour déposer le projet de loi sera une fois le plan préparé. Dès que vous aurez le plan en main, vous saurez où vous en êtes, et vous serez en mesure de répondre aux questions des députés à ce sujet, avec le projet de loi.

Le président: Cela veut certainement dire que le gouvernement n'aura pas à prendre d'engagement sur la remise à neuf, le matériel ou les voies spécialisées avant les prochaines élections. Vous me dites que votre plan ne sera pas en vigueur avant l'an prochain, du moins en toute probabilité. Ce n'est pas mal, comme excuse.

M. Robichaud: Vous n'aurez aucune décision à prendre avant ou après les élections.

Le président: Vous rêvez! J'avoue que j'ai couru après, et je me suis exposé aux observations de M. Robichaud. Quel philosophe.

M. Angus: Messieurs, monsieur de Belleval, je vous souhaite la bienvenue en votre nouvelle capacité. Je dois vous dire qu'il est presque excitant de lire ce qui se dit dans la presse depuis votre arrivée—il semble en effet y avoir un nouvel esprit au sein de VIA Rail. Cela n'enlève rien à ceux qui vous ont précédé, mais je pense que c'est en plein ce qu'il fallait—un bon coup de pied en public.

Le président: En public?

M. Angus: Oui.

Le président: C'est bien ce que j'avais compris.

M. Benjamin: C'est bien mieux qu'en privé.

M. de Belleval: Demain le *Globe and Mail* va s'en servir comme citation de la semaine.

M. Angus: D'après votre discussion avec notre président, j'en déduis que toutes autres discussions sur le matériel roulant devront attendre la fin de l'étude.

M. de Belleval: En effet.

M. Angus: Cela semble reprendre ce que disait le ministre, lorsqu'il nous a écrit:

[Text]

During 1989 the government will reconsider the requirements of VIA. The option of purchasing new passenger cars will be reconsidered at that time.

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Angus: Do you anticipate, though, without knowing the type of cars, that you will be coming to whatever government is in place, looking for new rolling stock of the passenger variety to replace the existing fleet?

Mr. de Belleval: Yes, there is no doubt about it. But before presenting any requests, we must know first where we will be during the next 10 or 20 years.

Let us take one example. We have regional services, light travel services, but some of them are very, very useful, as you know, and we are using auto-rail or self-propelled cars for that type of service. We call them Budd cars. I suppose you know those aluminum cars.

Mr. Angus: Yes.

Mr. de Belleval: What is the future for those regional services, the train between, let us say, Yarmouth and Halifax, or Halifax and Sydney, or the one between Toronto and Havelock, or the one on Vancouver Island between Victoria and Nanaimo? Is there a future for those services? What kind of ridership could we expect, depending on the number of cars we put on the tracks, their quality, the speed, everything? You have to determine attributes to the services and you see what kind of ridership you would get. Once you have done that, you know what type of equipment you need in order to render those various services.

Now, we know for sure that the present cars will have to be replaced. Whatever the result of those studies, whatever the type of services we are going to render, if we are going to render regional services on light-travelled routes, short- or medium-length routes like this, we will need new equipment. But first, before asking for certain numbers of equipment, we must know where we are going.

We have already looked into what would be the replacement for the present equipment. But we are not in a position to ask for how many of them and exactly which type until we have finished the study and we have finished our evaluation of the present time. Then we can say we need 60 new cars or 70 or 50, depending on what options, by the way, the government wants to retain. But it is for sure that we must get rid of the present equipment as soon as we can.

Mr. Angus: I am thinking primarily of the transcontinental equipment. A lot of work was done between VIA and the trans-consortium in designing transcontinental equipment that subsequently was not purchased because the government would not give you enough money to do it. Do you anticipate that this design will basically hold for a transcontinental service, or are

[Translation]

En 1989, le gouvernement réexaminera les besoins de VIA Rail. A ce moment-là, nous réévaluerons la nécessité d'acheter de nouveaux wagons pour passagers.

M. de Belleval: Oui.

M. Angus: Sans connaître le type de wagon, prévoyez-vous aller voir le gouvernement du moment pour lui demander du nouveau matériel roulant, c'est-à-dire des voitures pour passagers, pour remplacer le matériel existant?

M. de Belleval: Oui, sans aucun doute. Mais avant de présenter une demande, nous devons savoir où nous en serons au cours des 10 ou 20 prochaines années.

Prenons un exemple. Nous avons des services régionaux, où le trafic est faible. Mais, comme vous le savez, certaines de ces lignes sont extrêmement utiles, et nous affectons des autorails ou des rames automotrices. C'est ce qu'on appelle des michelines. Vous connaissez ces wagons en aluminium.

M. Angus: Oui.

M. de Belleval: Que réserve l'avenir pour ces services régionaux, comme le train entre Yarmouth et Halifax, ou Halifax et Sydney, ou celui qui fait la navette entre Toronto et Havelock, ou encore celui de l'île de Vancouver, qui relie Victoria et Nanaimo? Y a-t-il un avenir pour ces services? Quel achalandage pourrions-nous espérer, selon le nombre de voitures sur les voies, leur qualité, leur rapidité et tout le reste? Il faut déterminer le genre de service pour calculer la clientèle. Une fois ce calcul effectué, vous pouvez voir quel genre de matériel est nécessaire pour offrir les divers services.

Or, nous sommes certains que les wagons vont devoir être remplacés. Peu importe les conclusions des études en cours, peu importe le genre de services que nous allons offrir, si nous espérons fournir des services régionaux là où le trafic est faible, sur les circuits de courte et de moyenne distance, il va falloir du nouveau matériel. Mais d'abord, avant de demander des quantités précises de matériel, nous devons savoir ce qui nous attend.

Nous avons déjà examiné ce qui doit remplacer le matériel existant. Cependant, nous ne serons pas en mesure de demander des quantités ou des types précis tant que nous n'aurons pas terminé notre étude et notre évaluation. À ce moment-là, nous pourrions dire qu'il nous faut 50, 60 ou 70 nouvelles voitures, selon les options choisies par le gouvernement. Mais il n'y a aucun doute que nous allons devoir éliminer le matériel existant le plus tôt possible.

M. Angus: Je pensais surtout au matériel transcontinental. VIA Rail a travaillé en étroite collaboration avec le «trans-consortium» pour concevoir du matériel transcontinental qui, en fin de compte, n'a pas été acheté parce que le gouvernement ne voulait pas débloquer suffisamment de fonds. Croyez-vous que ce modèle va servir pour un service transcontinental, ou

[Texte]

you going to have to go back to the drawing board once again and add new costs?

Mr. de Belleval: As you know now, we are going to refurbish about 190 cars. About 150 are stainless steel long-haul cars that you know well. So those cars will be good for quite a number of years once they have been refurbished. So they will be certainly the backbone of our long-haul services during the next, let us say, 15 years.

Should we add to them or not? Again, the study will tell us this, depending on what the frequency would be, what exact consist we would use, what kind of market we are going to serve, by the way, and how often and at what price.

• 1630

So then we will be in a position to know if what we are doing now is good enough and is enough, or if we should buy more than what we are refurbishing that with now.

Mr. Angus: So in the short term what you are saying is that you will probably not be looking for new transcontinental rolling stock because the existing fleet will be good for another 15 years. So we are probably not looking for something new; unless the study comes up with a fairly drastic shift, we are not going to be in a position to go for new rolling stock for at least 10 years.

Mr. de Belleval: Yes. It could be that on this particular service the study will show it is good enough and we should not look for any other equipment for the western long-haul service. But still we have to address the eastern long haul and we have to address services going, for example, to Churchill and what is the future of this service. We are not going to keep a portion of the fleet that is electric now and another portion that is still steam, especially in the west. It does not make sense. So we must address all those particular problems.

Mr. Hanigan: To complement the president's reply, if we look at the present services then the 190 cars that will be repaired and refurbished are not sufficient.

Mr. Angus: For the existing service.

Mr. Hanigan: For the existing service.

Mr. Benjamin: You need 250.

Mr. Hanigan: We need more, at least more than that.

Mr. de Belleval: Let us say more.

Mr. Hanigan: So if the present services are maintained then there is no doubt that for long-haul services we will need new cars.

[Traduction]

allez-vous être obligé de recommencer à zéro et de calculer de nouveaux coûts?

M. de Belleval: Comme vous le savez, nous avons l'intention de remettre 190 voitures à neuf. Environ 150 sont des voitures de transport de longue distance en acier inoxydable. Donc, ces voitures devraient durer encore plusieurs années, une fois qu'elles auront été remises à neuf. Elles serviront de base pour les services de transport de longue distance pendant à peu près les 15 prochaines années.

Devrions-nous y ajouter ou non? Encore là, c'est l'étude qui nous le dira, selon la fréquence d'utilisation, la composition des rames, sans oublier le type de marché à desservir, la fréquence des voyages et le prix.

À ce moment-là, nous serons en mesure de voir si ce que nous faisons est suffisant, ou s'il faudrait acheter des wagons en plus de ceux que nous sommes en train de remettre à neuf.

M. Angus: Donc, à court terme, vous n'allez sans doute pas essayer d'obtenir du nouveau matériel roulant transcontinental car ce que vous avez en ce moment devrait durer encore 15 ans. En d'autres termes, il ne s'agit de rien de neuf; à moins que l'étude ne fasse état d'un changement plutôt marqué, nous ne serons pas en mesure d'acquérir du nouveau matériel roulant avant au moins 10 ans.

M. de Belleval: En effet. Peut-être l'étude révélera-t-elle que ce service particulier est suffisant et qu'il n'est pas nécessaire d'obtenir du nouveau matériel pour les services de transport de longue distance dans l'Ouest. Néanmoins, nous allons quand même devoir étudier le service de transport de longue distance de l'Est, par exemple vers Churchill, et décider quoi en faire. Nous n'allons pas avoir un service qui est à moitié composé de trains électriques et l'autre moitié qui est encore composé de trains à vapeur, particulièrement dans l'Ouest. Cela n'aurait aucun sens. Nous devons donc nous pencher sur tous ces problèmes.

M. Hanigan: J'aimerais ajouter quelque chose à la réponse du président et dire que les 190 wagons qui doivent être remis en état ne suffisent pas pour le service actuel.

M. Angus: Pour les services actuels.

M. Hanigan: Justement.

M. Benjamin: Il vous en faudrait 250.

M. Hanigan: Il nous en faut plus que nous en avons en ce moment.

M. de Belleval: Disons qu'il nous en faut plus.

M. Hanigan: Donc, si le service actuel est maintenu, il va certainement falloir rajouter de nouveaux wagons pour les services de transport de longue distance.

[Text]

Mr. Angus: Okay. So in the short term you might be in a position, assuming the study proves it and the government approves it.

Mr. de Belleval: Yes, that is it.

Mr. Roche: The alternatives are not just the *Superliner* as we looked at it before or back to the drawing-board, as you said. Amtrak has now developed a new car—it is called a *Viewliner*—which they have in prototype now. It is operating between Washington and Florida. They have developed it as a sleeper and they have also developed it as a feeder car or a dining car and as a coach car. If successful—and there is no reason to think it will not be—this is also a very attractive alternative for us.

Mr. Angus: But would you do that on a licence to a Canadian manufacturer as opposed to—

Mr. de Belleval: Yes, it would be very easy.

Mr. Roche: It is essentially by components. So someone is designated as the assembler and there are various suppliers, which can be American, Canadian, or whatever.

Mr. de Belleval: That could be one option.

Mr. Angus: In terms of the refurbishing, have all the contracts been let?

Mr. de Belleval: Not yet. We have let the contracts for what we call the procurement of the long-lead items; for example, air-conditioners and things like that. But we should be in a position to award the main contract in, I would say, three weeks.

Mr. Angus: You say "award". Does that mean that you have already called tenders?

Mr. de Belleval: Oh yes, we have the tenders in. We asked four companies.

Mr. Angus: Was Lavalin...?

Mr. de Belleval: Lavalin; UTDC was one.

Mr. Angus: Lavalin was one of them. Okay. As long as they are in the game.

Mr. de Belleval: Yes, and they have responded, by the way. So they are in the running with others, like Bombardier, and CN also. Another was Marine Industrie, but they declined to submit a bid. So we are studying those three bids now and we should award the contract quite soon.

Mr. Angus: On Mr. Taylor's question about the electrification, I assume that you are only talking about electrification as it relates to a dedicated corridor.

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Angus: Have you had any discussions with CN or CP about the possibility of some of the main lines being switched over?

Mr. de Belleval: Yes.

[Translation]

M. Angus: Très bien. Vous pourriez fort bien être en mesure de les obtenir, si l'étude prouve le besoin et que le gouvernement donne son approbation.

M. de Belleval: Oui, exactement.

M. Roche: Nos possibilités ne se limitent pas soit à choisir le *Superliner* que nous avons examiné plus tôt, soit à recommencer à zéro, comme vous disiez. Amtrak vient de mettre au point un nouveau wagon, le *Viewliner*, qui existe sous forme de prototype dans le circuit entre Washington et la Floride. On le retrouve sous forme de wagon-lit, de wagon-restaurant et de voiture ordinaire. Si les essais se soldent par un succès—et il n'y a aucune raison de craindre le contraire—ce serait une autre possibilité intéressante pour nous.

M. Angus: Mais les feriez-vous construire par un fabricant canadien, au lieu de...

M. de Belleval: Oui, ce serait très facile.

M. Roche: Cela se fait essentiellement par composantes. Quelqu'un peut être désigné assembleur avec divers fournisseurs des États-Unis, du Canada, ou d'ailleurs.

M. de Belleval: Ce serait une possibilité.

M. Angus: Avez-vous déjà attribué tous les contrats de remise à neuf?

M. de Belleval: Pas encore. Nous avons attribué les contrats d'acquisition d'éléments à long délai de livraison, comme par exemple les climatiseurs et d'autres pièces de ce genre. Mais je dirais que nous serons en mesure de décerner le contrat dans quelque trois semaines.

M. Angus: Vous dites «décerner». Voulez-vous dire que l'appel d'offres a déjà été lancé?

M. de Belleval: Oh oui, nous avons déjà reçu les soumissions. Nous avons invité quatre compagnies à soumissionner.

M. Angus: Lavalin...?

M. de Belleval: Lavalin; aussi la Société de développement du transport urbain.

M. Angus: Lavalin a été invitée. Très bien. Du moment qu'elle est incluse.

M. de Belleval: Oui, et ils ont répondu à notre appel d'offre. Ils font la concurrence à d'autres, comme Bombardier et le CN. La Marine Industrie avait aussi été invitée à soumissionner, mais elle a refusé. Nous sommes donc en train d'étudier trois soumissions, et nous devrions pouvoir attribuer le contrat sous peu.

M. Angus: Pour revenir à la question de M. Taylor sur l'électrification, je suppose que vous ne parliez que de couloirs spécialisés.

M. de Belleval: Oui.

M. Angus: Avez-vous discuté avec le CN ou le CP de la possibilité de transformer certaines des lignes principales?

M. de Belleval: Oui.

[Texte]

Mr. Angus: There have been a number of studies that point to the economic advantages.

Mr. de Belleval: Yes, they have made studies, as you know, especially for western Canada. If there was another energy crisis and the price of oil increased dramatically then probably they could consider again electrification for some portion of their western corridor, western routes. But they do not have immediate plans for that anyway.

Mr. Angus: But have there been any consultations?

Mr. de Belleval: As far as the plan we are talking about is concerned, no, we have not.

Mr. Angus: In one of the previous sessions with the transport committee and VIA, we talked about what I call the cattle line-ups at the stations.

Mr. de Belleval: At the stations, yes.

Mr. Angus: I guess a year ago there was an indication that you were in the process of developing a seat reservation system.

Mr. de Belleval: Yes, we are.

• 1635

Mr. Angus: Can you tell us where that is at, and how soon do we get rid of those line-ups?

Mr. de Belleval: I think that in less than a year we should be in a position. . . We have had good news on this front recently, by the way, because we think that in the end we will be able to buy a computer software program that is available on the market that would allow us to implement seat reservation quite soon. We hope that by 1989 we will have that in order to give better service on this particular front.

Mr. Angus: It is not possible to do what Canadian Airlines did and have a manual one. Instead of having families in particular with small kids stand in line, whether it is here in Ottawa or Toronto, they can go and get their seat. Airlines have been doing it for years. Why can VIA not move ahead of the computerization?

Mr. de Belleval: They have tried that in the past, and it was a complete disaster. Looking at the near future, in the context that we should have a computerized system quite soon, we decided it was not worth the effort to try to implement a temporary system now that would be a manual one, and which has not given good results in the past when it was tried.

Mr. Angus: Last summer I was on the train from London to Scotland and my seat was reserved, and there is a manual system there.

Mr. de Belleval: I have travelled on a lot of trains all over the world, the last time in Korea, for example, and they have seat reservation there, as a matter of fact. That is what we must have in the end, of course, and I think we should get that quite soon now.

[Traduction]

M. Angus: Plusieurs études en ont souligné les avantages économiques.

M. de Belleval: Oui, vous savez qu'ils ont mené des études, particulièrement pour l'ouest du Canada. S'il survenait une autre crise énergétique et que le prix du pétrole augmentait de façon marquée, ils envisageraient sans doute à nouveau la question de l'électrification d'une partie du couloir de l'ouest. Mais ils n'ont rien de prévu dans l'immédiat.

M. Angus: Cependant, des consultations ont eu lieu?

M. de Belleval: En ce qui concerne le plan en question, non.

M. Angus: Dans le cadre d'une discussion précédente avec VIA, nous avons soulevé la question de l'attroupement des passagers aux gares.

M. de Belleval: Aux gares, oui.

M. Angus: Il y a un an, je pense que vous étiez en train de mettre au point un système de réservation des places.

M. de Belleval: Oui, en effet.

M. Angus: Où en êtes-vous dans ce projet et quand pouvons-nous espérer éliminer ces queues interminables?

M. de Belleval: Je pense que dans moins d'un an, nous devrions être en mesure. . . En passant, nous avons eu de bonnes nouvelles à ce sujet dernièrement, car nous croyons qu'en fin de compte, il sera possible d'acheter un logiciel qui nous permettra de mettre en vigueur très bientôt un système de réservation des places. Nous espérons que le système sera en place d'ici à 1989 afin d'améliorer le service.

M. Angus: Il ne serait pas possible de faire la même chose que la compagnie Canadien Airlines, qui a installé un système manuel? Au lieu de faire attendre en ligne les familles avec de jeunes enfants, ici ou à Toronto, vous pourriez ainsi les laisser prendre leur place. Les compagnies aériennes le font depuis des années. Pourquoi VIA ne pourrait-elle pas le faire en attendant l'installation du système informatique?

M. de Belleval: Une tentative a déjà été faite par le passé, mais ce fut un échec total. Comme le système informatique devrait être installé très bientôt, nous avons décidé qu'il ne valait pas la peine de mettre en place un système manuel temporaire qui n'a pas donné de bons résultats la première fois.

M. Angus: L'été dernier, j'ai pris le train de Londres jusqu'en Écosse, et ma place était réservée grâce à un système manuel.

M. de Belleval: J'ai pris le train un peu partout à travers le monde, dont la dernière fois en Corée, où ils ont un système de réservation des places. C'est ce qu'il va nous falloir, et je pense que cela va se faire très bientôt.

[Text]

The Chairman: Amtrak has a reservation system like that, does it not?

Mr. de Belleval: In some instances they have, yes, but normally they do not have it. It is non-reserved seating.

There are problems with reserved seats, by the way, because of some constraints of our operation. What seems to be so simple elsewhere, every time you try to do something here. . . For example, we have the substitution of equipment. We have the fact that our seats, for example, are not revolving in some trains, especially the LRC coaches, which is also a problem.

Mr. Angus: A final question, Mr. Chairman. I am sure you will really appreciate this one, as you puff on your stogy there. What are the implications of my colleague's bill regarding smoking? I believe it requires a minimum of three non-smoking cars per train set. What is that going to do to your operations?

Mr. de Belleval: Section 8 requires that if we have only one car of a type, it must be non-smoking. It will be easy. Of course, the act will have to be observed, and people like Mr. Hanigan will not use the train, but they will not use the airlines either. Mr. Chairman, I do not know about you. So they will not travel at all, or I do not know what they will do. They will suffer.

Mr. Angus: Are you putting plans in place to deal with the legislation, so once it is proclaimed you will be in a position to follow the letter of the law?

Mr. Hanigan: It has implications, because, for example, on 14 long-haul trains which operate at a minimum consist, it means for all practical purposes that all year round there would no smoking at all on those trains. We have an additional eight long-haul trains—

Mr. Benjamin: Even if you had a bedroom and you were in a private little place by yourself?

Mr. Hanigan: Right, yes.

Mr. Benjamin: No smoking?

Mr. Hanigan: No smoking at all, because on those 14 long-haul trains we have only one car of each type.

The Chairman: I voted for the crazy thing.

Mr. Hanigan: So if you have one car of each type, therefore you cannot have any smoking. It presents very serious problems for us.

Mr. Angus: You said 14 long-haul are out completely?

Mr. Roche: Year round.

Mr. Hanigan: There are 8 that operate at a minimum consist from October to April, and 20 rail-liner cars—those are the RDCs—where it is only one car.

[Translation]

Le président: Amtrak a un système de réservations de ce genre, n'est-ce pas?

M. de Belleval: Dans certains cas, oui, mais normalement, non. Les places ne sont pas réservées.

D'ailleurs, les places réservées nous posent des problèmes à cause des contraintes de notre système de fonctionnement. Cela peut sembler si simple ailleurs, mais à chaque fois que nous essayons de faire quelque chose. . . Par exemple, nous avons le problème de la substitution du matériel. Par exemple, il y a le fait que nos fauteuils ne sont pas tous pivotants dans certains trains, particulièrement les trains LRC, et cela pose aussi un problème.

M. Angus: Une dernière question, monsieur le président. Je sais que vous l'apprécierez, vous qui êtes amateur de cigares. Quelles seront les conséquences du projet de loi de ma collègue sur le tabagisme? Je pense que la loi stipule un minimum de trois voitures pour les non-fumeurs par rame. Comment cela va-t-il vous toucher?

M. de Belleval: L'article 8 dit que si nous n'avons qu'un seul wagon d'un type particulier, il doit être réservé aux non-fumeurs. Ce sera facile. Bien entendu, nous allons respecter la loi, et les gens comme M. Hanigan ne prendront plus le train, mais d'un autre côté, ils ne prendront plus l'avion non plus. Monsieur le président, je ne sais pas ce que vous allez faire. Ces gens ne voyageront plus du tout, ou du moins, je ne sais pas ce qu'ils vont faire. Mais ils vont s'en ressentir.

M. Angus: Avez-vous l'intention d'adopter des mesures pour pouvoir respecter la loi à la lettre dès qu'elle sera proclamée?

M. Hanigan: Il y aura des répercussions. Par exemple, dans le cas des 14 trains au long parcours à composition minimale, il faudra, à toutes fins utiles, que le tabagisme soit interdit dans toutes les voitures à longueur d'année. Nous avons aussi huit autres trains au long parcours. . .

M. Benjamin: Même si vous avez un wagon-lit que vous occupez tout seul?

M. Hanigan: Oui, en effet.

M. Benjamin: Il serait interdit de fumer?

M. Hanigan: Complètement interdit, car les 14 trains au long parcours sont constitués d'une seule voiture de chaque type.

Le président: Dire que j'ai voté pour cela.

M. Hanigan: S'il n'y a qu'une seule voiture de chaque type, il est interdit de fumer. Cela nous pose de sérieux problèmes.

M. Angus: Vous dites que la fumée est interdite à bord de 14 trains au long parcours?

M. Roche: Toute l'année.

M. Hanigan: Huit d'entre eux ont une composition minimum d'octobre à avril, et 20 voitures automotrices—les autorails diésels—n'ont qu'un seul wagon.

[Texte]

[Traduction]

• 1640

The Chairman: The dayliner.

Mr. Angus: From October to April. But that would be the period when there would be no smoking at all.

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Angus: So in the summertime, because there are more cars—

Mr. de Belleval: Yes, you could accommodate more people.

So we would have around 300,000 smoking passengers who could be affected. We say if all those people decide not to take the train any more, it could be a loss of \$7 million. Of course it will not materialize, but still. . . It is a hypothetical figure, taking all those 300,000 smokers.

Mr. Benjamin: You have discriminated against me, from going on the train from Ottawa to Regina. I am not going to go two days and two nights without a cigarette.

Mr. Hanigan: You can go in the summer.

Mr. Benjamin: I can go without from here to Montreal. That is no problem.

Mr. Angus: Get off at every stop.

Mr. de Belleval: At every stop you can go on the platform. Perhaps we could use the platform and open the window on the platform and leave you there, freezing in the dark.

Mr. Benjamin: Or put a flatcar on the end of the train, and we can all go out and stand out there.

Mr. Angus: You would have to have three of them.

The Chairman: I think that last question was very interesting for the information it elicited, Mr. Angus. But just for your information, as you have seen, even on *Freedom to Move* some discussion was started by the chairman to have freedom to breathe. That is what we are talking about. I do not smoke in the confined quarters of airplanes, but I must say I did not appreciate on a long-haul train that you would not be able to smoke a cigarette. That is very interesting.

Mr. Benjamin: That is ridiculous.

The Chairman: But I am all for no smoking in airplanes, because there is no way in a small area like that you can have a cigarette smoker up front. There is no doubt you get the smell. Of course a cigar is even worse.

Mr. Benjamin: Maybe they should bring back the old smoking section, with the spittoons and the leather seats.

Gentlemen, I have read your submission and your position on the fare issue that Voyageur is raising. Cain with, and I think you did an excellent job of making your

Le président: Ce sont les michelines.

M. Angus: D'octobre à avril. Alors, c'est la période où il est carrément interdit de fumer.

M. Hanigan: Oui.

M. Angus: Donc, en été, comme il y a plus de voitures. . .

M. de Belleval: Oui, nous pouvons accueillir plus de gens.

Donc, près de 300,000 passagers fumeurs pourraient être touchés. Si toutes ces personnes décident de ne plus prendre le train, nous pourrions perdre 7 millions de dollars. Bien entendu, cela n'arrivera pas, mais quand même. . . Les 300,000 fumeurs ne sont qu'un chiffre hypothétique.

M. Benjamin: Vous faites de la discrimination contre moi, en m'empêchant de prendre le train entre Ottawa et Regina. Je n'ai pas l'intention de me passer de cigarettes pendant deux jours et deux nuits.

M. Hanigan: Vous pouvez prendre le train l'été.

M. Benjamin: Je peux me passer de cigarettes d'ici à Montréal. Cela ne me pose aucun problème.

M. Angus: Vous n'avez qu'à sortir à tous les arrêts.

M. de Belleval: Vous pouvez aller sur la plate-forme à chaque arrêt. Nous pourrions peut-être vous mettre sur la plate-forme, ouvrir la fenêtre et vous laisser là, à grelotter dans le noir.

M. Benjamin: Ou encore, vous pourriez mettre un wagon plat au bout du train, et tous les fumeurs pourraient s'y rassembler.

M. Angus: Il vous en faudrait trois.

Le président: Monsieur Angus, votre dernière question était fort intéressante pour les renseignements qu'elle a révélés. Mais pour votre gouverne, je vous rappelle que même à la suite du rapport *Aller sans entraves*, le président avait soulevé la question du droit de respirer. C'est de cela qu'il s'agit. Je ne fume pas dans l'espace clos des avions, mais j'avoue ne pas apprécier l'interdiction de fumer des cigarettes à bord de trains parcourant de longues distances. Je trouve cela très intéressant.

M. Benjamin: Je trouve cela ridicule.

Le président: Cependant, je suis tout à fait en faveur de l'interdiction de fumer à bord des avions, car il est impossible d'éviter, dans un si petit espace, de sentir l'odeur de la cigarette d'un passager à l'avant. Il est certain que l'odeur va se propager. Évidemment, un cigare c'est encore pire.

M. Benjamin: Il faudrait peut-être ramener les anciennes sections de fumeurs, avec les crachoirs et les sièges en cuir.

Messieurs, j'ai lu votre mémoire et j'ai pris connaissance de votre position sur la question des tarifs qui semblent tellement faire rager Voyageur, et je pense

[Text]

case. But Voyageur's contention about these fare reductions you proposed for June—which I presume you were not allowed to do; they were put on hold, so you can try it for 20 days in July or August and see what happens—is that these will cut into their business, and you deny that. The Voyageur strike has been on now for how many weeks?

Mr. de Belleval: Close to five weeks now.

Mr. Benjamin: Five weeks. Have you done any checking on a day-to-day or week-to-week basis on increase on ridership above what you would normally get once the summer starts?

Mr. de Belleval: Yes, we have.

Mr. Benjamin: Have you done any breakdown of what would otherwise have been bus passengers who had to take the train? Have you some figures on that?

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Benjamin: Do they support the case you made to the NTA?

Mr. de Belleval: Of course during the strike we are getting passengers from the buses, because they have no alternative.

What we are saying is that, for example between Quebec City and Montreal or Montreal and Ottawa, you have a bus every hour. The bus is quicker than the train most of the time, especially between Quebec City and Montreal. The bus is cheap, too. It is cheaper than the train.

Mr. Benjamin: It always has been.

Mr. de Belleval: So most people who are taking the bus are taking the bus because it suits them best, and they will not necessarily switch to the train. I am not saying that now they have experienced the train some of them will not stay with us. But basically the core of their market is not the same as ours. As I said, for example between Montreal and Toronto, they have only 2% of the market of direct trips between Montreal and Toronto, and the rest are the short hops between Montreal and Toronto. Why? Because we are faster than they. We are more comfortable. We have more departure times. So it is the other way around from between Montreal and Quebec City.

• 1645

Mr. Benjamin: You do not have to convince me.

Mr. de Belleval: They have their market niche and we have ours. Of course there is some overlapping. I am not saying there is no overlapping at all, but you cannot put the two markets one above the other and say we are in direct competition. If we were, one of the two would have disappeared long ago, and we did not. Our market share

[Translation]

que vous défendez très bien vos arguments. Mais Voyageur soutient que les réductions tarifaires que vous proposiez pour juin... et qui, je présume, vous ont été refusées... elles ont été reportées pour que vous puissiez les mettre à l'essai pendant 20 jours en juillet et en août... Voyageur soutient, donc, que ces réductions vont lui faire perdre une partie de sa clientèle, chose que vous niez. La grève chez Voyageur persiste depuis combien de semaines maintenant?

M. de Belleval: Bientôt cinq semaines.

M. Benjamin: Cinq semaines. Avez-vous contrôlé de façon quotidienne ou hebdomadaire le nombre de vos passagers pour déterminer s'il dépassait le nombre de clients que vous auriez normalement au début de l'été?

M. de Belleval: Oui.

M. Benjamin: Avez-vous fait une ventilation des passagers qui auraient normalement pris l'autobus mais qui ont dû prendre le train? Avez-vous des statistiques?

M. de Belleval: Oui.

M. Benjamin: Ces statistiques appuient-elles les arguments que vous aviez présentés à l'Office national des transports?

M. de Belleval: Il est évident que, pendant la grève, nous avons les passagers qui prennent normalement l'autobus, parce qu'ils n'ont pas d'autre choix.

Par exemple, entre Québec et Montréal, ou entre Montréal et Ottawa, les départs d'autobus se font une fois l'heure. La plupart du temps, l'autobus est plus rapide que le train, particulièrement entre Québec et Montréal. Il est aussi bon marché. Il est moins cher que le train.

M. Benjamin: Cela a toujours été le cas.

M. de Belleval: Donc, la plupart des gens qui prennent l'autobus le font parce que cela leur convient, et ils ne vont pas nécessairement adopter le train dorénavant. Je ne dis pas qu'une fois qu'ils ont essayé le train, certains passagers ne décideront pas de continuer à le prendre. Mais essentiellement, la base du marché de Voyageur n'est pas la même que la nôtre. Comme je disais, entre Montréal et Toronto, par exemple, Voyageur n'a que 2 p. 100 du marché des voyages directs entre Montréal et Toronto, tandis que le reste ne sont que de petits trajets entre les deux villes. Pourquoi? Parce que nos trains sont plus rapides que leurs autobus; parce que nos passagers sont plus confortables; parce que nous avons plus de départs. Et c'est le contraire entre Montréal et Québec.

M. Benjamin: Je suis déjà persuadé.

M. de Belleval: Ils ont leur part du marché, comme nous. Évidemment, il y a un certain chevauchement. Je ne nie pas ce fait, mais on ne peut pas dire que les deux marchés coïncident entièrement et que nous sommes en concurrence directe. Si cela avait été le cas, l'un d'eux aurait disparu il y a longtemps et pourtant, nous sommes

[Texte]

has decreased, their market share has decreased, mostly due to the comeback of the car during the past six years because of cheap gas.

Mr. Hanigan: Just to give an example, in 1987 we announced a seat sale from the Gaspé area to Montreal. When they saw that they did the same thing. The result was that both companies had more passengers, more traffic, and the bottom lines of both companies were improved. It is therefore people we got out of the cars, not people they got from us or we got from them.

Mr. de Belleval: Or people, as I said, who were induced to make a trip they would not have made. In the Gaspé case they were overturned; their injunction was not accepted by the CTC. We were allowed to go on with our reduction and they decided to counter-attack with a reduction of their own. What is the net result? Both of us get more passengers.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, one of the things that bothers me about getting more people out of their automobiles and even off short-haul plane flights... because when you consider downtown to downtown, it is almost as quick. In fact in some cases, from Ottawa to Montreal, it is quicker to take the train.

Mr. de Belleval: That is a good example.

Mr. Benjamin: It could be quicker if something were done about speeding up the schedules. I am just looking at the Prairies here. You can see straight ahead for three days. It is flat, lots of sidings and everything else. The average speed of number 1 and number 2, between Regina and Calgary, is 46.1 miles per hour east-bound, 47.1 miles per hour west-bound. Now that is about eight miles per hour faster than the CPR transcontinental schedule of 1892. I have a copy in my office.

Mr. de Belleval: Yes, you are right.

Mr. Benjamin: That is about eight miles an hour faster, in 100 years.

Mr. Hanigan: That is progress.

Mr. Benjamin: Some progress! You know, up until very recently it seemed to be that if you ran those trains slow enough, late enough and old enough, nobody would get on them and you could abandon them.

Mr. de Belleval: That is not our view.

Mr. Benjamin: Mr. Pépin did that, and Mr. Axworthy. But surely to goodness those cars and those locomotives are capable of better than 100 miles an hour. You have no scheduled stops between Regina and Calgary. The stops

[Traduction]

restés. Notre part du marché a diminué, tout comme la leur, essentiellement à cause de la plus grande utilisation de l'automobile depuis six ans avec l'essence bon marché.

M. Hanigan: À titre d'exemple, en 1987, nous avons offert des tarifs de promotion pour les voyages de la Gaspésie à Montréal. Les compagnies d'autocars ont décidé d'offrir exactement la même chose. Par conséquent, il y a eu une augmentation du nombre de passagers pour les deux transporteurs et les deux sociétés ont obtenu de meilleurs résultats. On voit donc que nous avons réussi à attirer davantage de personnes qui ont l'habitude d'utiliser leur voiture, sans puiser dans la clientèle de l'autre transporteur.

M. de Belleval: Ou bien vous avez attiré des personnes à qui ont donné l'idée de faire un voyage qu'elles n'auraient pas fait autrement. Pour ce qui est de la Gaspésie, la CTC a refusé la demande d'injonction présentée par les compagnies d'autocars. Puisque notre projet d'offrir des tarifs réduits avait été maintenu, les compagnies d'autocars ont riposté en proposant une réduction aussi. En fin de compte, nous avons attiré tous les deux davantage de passagers.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a une chose qui me dérange quand on parle de persuader les automobilistes de renoncer à leur voiture et même à des petits trajets en avion... Car à bien y réfléchir, pour aller d'un centre-ville à un autre, c'est presque aussi rapide. En fait, dans le cas d'Ottawa-Montréal, c'est plus rapide de prendre le train.

M. de Belleval: C'est un bon exemple.

M. Benjamin: On pourrait quand même faire quelque chose pour accélérer la vitesse des trains. Je pense à la traversée des Prairies. On voit droit devant soi pendant trois jours. C'est un terrain plat, il y a beaucoup de voies de garage et tout ce qu'il faut. La vitesse moyenne du numéro 1 et numéro 2 entre Regina et Calgary est de 46,1 milles à l'heure en direction est et 47,1 milles à l'heure en direction ouest. C'est à peine 8 milles à l'heure de plus que le transcontinental du CPR en 1892. J'ai un exemplaire de cet horaire dans mon bureau.

M. de Belleval: Oui, effectivement.

M. Benjamin: Nous avons donc réussi à gagner 8 milles à l'heure en 100 ans.

M. Hanigan: C'est le progrès.

M. Benjamin: Quel progrès! Jusqu'à tout récemment, j'avais l'impression que si vous faisiez fonctionner ces trains vétustes avec suffisamment de retard, vous finiriez par décourager tous les passagers afin de pouvoir les abandonner.

M. de Belleval: Ce n'est pas ce que nous avons cherché à faire.

M. Benjamin: C'était l'objectif de M. Pépin et de M. Axworthy. Il me semble tout de même que ces trains et ces locomotives sont capables de dépasser 100 milles à l'heure. L'horaire ne prévoit pas d'arrêt entre Regina et

[Text]

are authorized, they are not flag stops, and if they do stop, it is only for a minute or two.

Even allowing for a stop at every one of those places, seven places between Regina and Calgary, you can only make 46 miles per hour average speed. That is ridiculous. Why can you not speed up those schedules? Do not give me the line that the CPR does not want to hurt their freight schedules, because right up until the mid-1960s the CPR had twice as many freight trains as they have today and they had up to ten passenger trains a day on the western line, the main line, five each direction, mixed in with twice as many freight trains as they have now and a speed schedule of those passenger trains then as good as you have now.

I think you are getting the run around from CP and CN on terms of speeding up your schedules, unless that refurbished equipment will not handle higher speeds anymore.

Mr. Hanigan: I will ask our chief of transportation, Mr. Guiney, to comment on this.

Mr. Guiney: I am not able to comment on 100 years ago, but the issues that plague a railroad on single track is no different today from what it was then. First of all, the speed limit on the Prairies, even though you can see for three days, is still 80 miles per hour. When we add to that the number of stops, both for passengers and the number of stops for water for steam to heat the train or water for the cars and sleepers, and couple that with the freight meets, we are not able to attain a speed. . . Even though our top speed may be 80, our average speed, as you have suggested—and I am sure it is correct—is still 46.1 miles per hour in the east direction. When you use all those factors, Mr. Benjamin, it brings the top speed down to what is this average speed you indicate.

• 1650

I will say, however, that in respect of the refurbished cars, we are working with CP and CN in order to reduce the over-the-road time because we do not need water every 120 miles, which takes 15 minutes of the schedule, nor do we need fuel every few hours as a result of fueling both the steam car and the B-unit which has a steam car in it. We are now using the F40 locomotives that have a fuel capacity and a range of about 700 miles. So shortly, when we get rid of the necessity of supplying water to the cars, to the locomotive, and when we get rid of the need to fuel every 120 miles, we will get a better schedule. But not at 80 miles per hour.

Mr. Benjamin: Surely the freight meets do not interfere with VIA Rail passenger trains. You are a first-class train; you have priority over the freight trains, or are they still putting you onto the sidings?

[Translation]

Calgary. Des arrêts sont autorisés, ce ne sont pas des arrêts facultatifs mais s'il y a arrêt, ce n'est que pour une minute ou deux.

Même si le train s'arrête à chacune de ces sept localités entre Regina et Calgary, il ne parvient pas à dépasser une vitesse moyenne de 46 milles à l'heure. C'est ridicule. Pourquoi ne pouvez-vous pas améliorer cet horaire? Ne me racontez pas que le CPR cherche à protéger l'horaire de ses trains de marchandises. Jusqu'au milieu des années 1960, le CPR avait deux fois plus de trains de marchandises qu'aujourd'hui et jusqu'à 10 trains de voyageurs par jour sur la ligne de l'Ouest, la ligne principale, cinq dans chaque direction, avec autant de trains de marchandises que maintenant et pourtant les trains de voyageurs parvenaient à rouler aussi rapidement que maintenant.

Je pense que le CP et le CN essaient de s'esquiver quand vous leur parlez d'améliorer leurs horaires, à moins que votre matériel remis en état ne puisse pas faire de plus grande vitesse.

M. Hanigan: Je vais demander à notre chef du transport, M. Guiney, de vous répondre.

M. Guiney: Je ne peux pas parler de la situation d'il y a un siècle mais les problèmes auxquels fait face un chemin de fer qui utilise une seule voie ne sont guère différents aujourd'hui. Tout d'abord, la limite de vitesse sur les Prairies, même si on peut voir tout droit pendant trois jours, reste encore 80 milles à l'heure. Il faut tenir compte du nombre d'arrêts, pour les passagers et pour prendre de l'eau afin de chauffer le train et alimenter en eau les voitures et les wagons-lits, et aussi les arrêts pour les trains de marchandises, et nous ne pouvons pas atteindre une vitesse. . . Même si notre vitesse maximale est de 80 milles à l'heure, notre vitesse moyenne est toujours 46,1 milles à l'heure dans la direction est. À cause de tous ces facteurs, monsieur Benjamin, notre vitesse maximale est ramenée à la vitesse moyenne que vous avez mentionnée.

À propos des voitures remises à neuf, nous travaillons avec le CP et le CN pour réduire le temps du trajet car nous n'avons pas besoin de prendre de l'eau tous les 120 milles, ce qui exige 15 minutes, ni de prendre du carburant toutes les deux heures comme l'exige le système à vapeur. Nous utilisons maintenant les locomotives F40 qui peuvent prendre suffisamment de carburant pour parcourir environ 700 milles. Ainsi, bientôt quand il ne sera plus nécessaire de prendre de l'eau pour les wagons et la locomotive et du carburant tous les 120 milles, nous pourrions améliorer notre horaire. Mais il n'est pas question de faire 80 milles à l'heure.

M. Benjamin: Mais vous n'allez tout de même pas me dire que les trains de marchandises font attendre les trains de voyageurs de VIA Rail. Ce sont des trains de première classe, vous avez la priorité sur les trains de marchandise

[Texte]

Mr. Guiney: Remember, we are operating on CTC territory, so therefore a dispatcher can signal a passenger train through a siding as a result of an imposing freight train having a length in excess of the siding. To that extent it makes sense to go through the siding rather than for us to stand at one end of the main line while they pull a full freight train through.

Mr. Benjamin: You have to do a "saw-by".

Mr. Guiney: That is right.

The Chairman: I am just wondering about the average. Do you have the figures? Those are interesting questions. What is the average time for a freight train on that line?

Mr. Benjamin: It would not be a heck of a lot less. Those guys with those 80- and 100-car trains and three, four, or five units on them, they are up there at—

Mr. Guiney: They have a maximum of 60 miles per hour, which obviously would cut the average speed down. But they do not make all the stops we do.

The Chairman: As a matter of interest, I wonder if there is much difference between the average of the passenger train and the freight train?

Mr. Benjamin: A pig can go from Saskatoon to Montreal faster than a person. I kid you not.

Mr. de Belleval: I suppose you realize—you have been on the committee and you have studied that—that sending a train from Montreal and Toronto to Vancouver, one train on such a road, is a hell of a way to run a railroad, I can tell you.

Mr. Roche: You also need improvements of a certain magnitude, otherwise you end up usually only cutting off the viewing time in the Rockies. If you get one or two hours, it is no good. You need six almost "no turn of the sun" type of thing.

Mr. de Belleval: And can you arrive in Winnipeg at 3 a.m. instead of at 11 p.m.?

The Chairman: What is the average time for the trans-Siberian train?

Mr. Benjamin: About 35 miles an hour.

The Chairman: We perhaps should consider that from time to time to see how it compares to VIA.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, first I want to say that when the committee was in Europe last year we talked rail business in Paris, in Frankfurt, and with British Rail in England.

[Traduction]

ou est-ce qu'ils vous obligent toujours à vous mettre sur des voies de garage?

M. Guiney: Il faut se rappeler qu'il y a les règlements de la CTC, donc un expéditeur pourra décider de faire attendre un train de voyageurs sur une voie de garage parce que le train de marchandises est trop long pour pouvoir rester sur cette voie. C'est plus logique de procéder de cette façon que de faire des manoeuvres compliquées.

M. Benjamin: Ce qu'on appelle un «saw-by»?

M. Guiney: Exactement.

Le président: Je me pose des questions sur cette vitesse moyenne. Avez-vous les chiffres? La question est intéressante. Quelle est la vitesse moyenne pour les trains de marchandises sur cette ligne?

M. Benjamin: Elle ne serait pas de beaucoup inférieure à celle citée. Ces trains de 80 ou 100 wagons à 3, 4 ou 5 unités peuvent. . .

M. Guiney: Leur vitesse maximale est de 60 milles à l'heure, ce qui veut dire que la vitesse moyenne serait nettement inférieure. Mais ils ne font pas tous les arrêts que nous faisons.

Le président: Ça m'intéresserait de savoir s'il y a une grande différence entre la vitesse moyenne d'un train de voyageurs et de train de marchandises.

M. Benjamin: Un porc peut faire le trajet de Saskatoon à Montréal plus rapidement qu'une personne. Sans blague.

M. de Belleval: Je suppose que comme membre du comité ayant étudié la question, vous comprenez que le fait d'envoyer un train de Montréal et Toronto jusqu'à Vancouver, un seul train pour faire tout ce trajet, est une très mauvaise façon de s'y prendre, du point de vue de l'efficacité du chemin de fer.

M. Roche: Il faut aussi apporter des améliorations considérables, autrement on ne fait que réduire les heures pendant lesquelles les passagers peuvent regarder le paysage des Rocheuses. Gagner une ou deux heures, ne sert à rien, il faudrait accélérer le trajet de six bonnes heures.

M. de Belleval: Et est-il possible d'arriver à Winnipeg à 3 heures du matin au lieu de 23 heures?

Le président: Quelle est la vitesse moyenne du trans-sibérien?

M. Benjamin: Environ 35 milles à l'heure.

Le président: Il faudrait peut-être faire des comparaisons de temps à autre avec VIA Rail.

M. Benjamin: Monsieur le président, lors du voyage du comité en Europe l'année dernière, nous avons parlé des questions ferroviaires à Paris, à Frankfurt, et avec British Rail en Angleterre.

[Text]

The British are going to continue to sort of muddle along the way they are now, with some new trains, but the same sort of operation they have had.

France is going into dedicated track for their high-speed trains.

The West Germans informed us that they are going to refurbish their railway infrastructure to provide for, and it seems to me it fits exactly with what Canada has to do, a mix of high-speed freight and passenger trains. And that means better signal systems. They have already eliminated their level crossings. That is another problem we have here.

In CN's and CP's works of improving their railway trackage and signal systems, do they consult with you people, or do you tell them what you have to have for the needs of the passenger trains, in terms of trackage and signal systems and so forth, in order to get into that higher-speed category?

• 1655

Mr. de Belleval: If you are talking about higher speed—

Mr. Benjamin: Yes, higher speed.

Mr. de Belleval: Higher speed. If you are talking about something over 200 kilometres an hour—

Mr. Benjamin: No. We are not in that ballpark yet.

Mr. de Belleval: Even the German and Italians are having second thoughts about mixing high-speed trains with freight trains. Mind you, we are talking about light freight trains and short freight trains. We are not talking about the monsters we have here. So the option of having high-speed passenger and freight trains on the same tracks, we must forget that.

Now, at lower speed, but still higher than what we have now, yes, we can have better service than we have now. I think that is what is going to happen because during the next few years, as you know, on the main lines CN and CP are going to introduce advanced signal—

Mr. Guiney: Advanced train control system.

Mr. de Belleval: —advanced train control system. So this of course should give us better service, but it must also be accompanied with longer sidings, where it is necessary.

That should help us a little bit. But I do not think it will increase the speed of the trains as such because, again, it depends on the configuration of the track itself, the money you are prepared to spend on the maintenance

[Translation]

Les Britanniques vont continuer à se débrouiller tant bien que mal comme ils le font actuellement, ils auront certains nouveaux trains mais ne changeront pas grand chose à leurs pratiques actuelles.

La France va consacrer des voies spéciales à leurs trains de très grande vitesse.

Les Allemands de l'Ouest nous ont informé de leur intention de remettre à neuf leur infrastructure ferroviaire pour faire exactement ce que devrait faire le Canada, me semble-t-il, c'est-à-dire permettre une circulation rapide des trains de voyageurs et de marchandises. Et cela veut dire de bien meilleurs systèmes de signalisation. Ils ont déjà éliminé leur passage à niveau. C'est un autre problème que nous avons ici.

J'aimerais savoir si le CN et le CP vous consultent au sujet de l'amélioration de leurs voies et de leur système de signalisation ou est-ce que vous leur faites connaître vos besoins en la matière pour les trains de voyageurs afin d'améliorer les vitesses?

M. de Belleval: Si vous parlez de plus grandes vitesses. . .

M. Benjamin: Oui, de plus grandes vitesses.

M. de Belleval: De plus grandes vitesses. Si vous parlez de plus de 200 kilomètres à l'heure. . .

M. Benjamin: Non. Nous n'en sommes pas là encore.

M. de Belleval: Même les Allemands et les Italiens hésitent à mélanger des trains très rapides et des trains de marchandises. Il faudrait cependant se rappeler que nous parlons ici de trains de marchandises légers et courts, non pas les monstres que nous avons ici. Or, nous ferions mieux d'oublier l'option des trains à grande vitesse pour passagers et des trains de marchandises sur les mêmes voies.

Maintenant, pour ce qui est des vitesses plus modérées mais quand même plus rapides que ce que nous avons maintenant, la réponse est oui, nous pouvons avoir un meilleur service que ce que nous avons actuellement. Je crois que c'est ce qui va se produire car au cours des prochaines années, comme vous le savez, le CN et le CP ont l'intention d'introduire la signalisation automatisée sur leurs lignes principales. . .

M. Guiney: Le système d'automatisation de la marche des trains.

M. de Belleval: . . . le système d'automatisation de la marche des trains, dis-je. Cela devrait sans doute améliorer le service, mais ce système doit être accompagné de voies d'évitement plus longues là où c'est nécessaire.

Cela devrait nous aider un peu, mais je ne crois pas que cela va augmenter la vitesse des trains comme telle car, encore une fois, cela dépend de la configuration de la voie elle-même, de l'argent qu'on est prêt à dépenser pour

[Texte]

of it or on the standards you want to establish on the sector in order to allow us higher speed. Of course, they will not spend that kind of money for their own trains. They do not need higher speed.

So I think the benefits of a new signalling system would be more reliability over the main lines, not higher speed. That would certainly benefit the eastern long-haul and the western long-haul.

Mr. Benjamin: If you are going to go into higher speeds than at present, both freight and passenger, you have to improve the signal system, even if nothing more than the triggering of the signal for a level crossing starting a mile or two sooner.

Mr. de Belleval: Oh, yes.

Mr. Roche: Yes.

Mr. Benjamin: It is no big deal to accomplish that. Two years ago, Mr. Chairman and gentlemen, it was stated repeatedly that getting a national rail passenger act was vital to VIA's survival. Do you feel it is still that vital?

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Benjamin: What is the problem, as far as you know and as far as you are concerned, with the legislation not being brought in and dealt with?

Mr. Hanigan: We are certainly not the problem. I think that question should be asked of the minister, not us.

Mr. Benjamin: Well, we did not get an answer. I thought maybe you could be helpful.

The Chairman: Okay, Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: Have they given you any reasons at all why they have not brought it in?

Mr. Hanigan: No.

Mr. Benjamin: They did not even have the courtesy—

The Chairman: Ask it in the House. That is a good question for the House. Anyway, that is very good, Mr. Benjamin.

Mr. Belsher: What sort of occupancy or what sort of usage do the long-haul trains get in western Canada, from Calgary to Vancouver?

Mr. de Belleval: In the summer they are full. In the wintertime now, with the new off-peak pricing that we are using more and more, we have higher occupancy rates. I do not have the exact figures, but I would say that probably next year we should be full all the time, summer or winter.

Mr. Roche: In 1987 we carried, for example, about half a million people on the Canadian trains 1 and 2.

[Traduction]

son entretien ou des normes qu'on veut établir dans le secteur afin de permettre les plus grandes vitesses. Bien sûr, ils ne dépenseront pas ces sommes pour leurs propres trains. Ils n'ont pas besoin de cette vitesse accrue.

Donc, je crois que l'avantage d'un nouveau système de signalisation serait une fiabilité accrue sur la ligne principale et non pas une plus grande vitesse. Ce serait certainement un avantage pour le long parcours de l'Est ainsi que celui de l'Ouest.

M. Benjamin: Si vous vouliez voir introduire les trains à grande vitesse actuellement, pour les trains de marchandises ainsi que pour les trains de voyageurs, vous seriez obligé d'améliorer le système de signalisation, même si ce n'est que d'activer le signal pour un passage à niveau un mille ou deux avant.

M. de Belleval: Absolument.

M. Roche: Oui.

M. Benjamin: C'est peu de chose. Il y a deux ans, monsieur le président et messieurs les témoins, on disait souvent que l'adoption d'une Loi nationale sur les trains de voyageurs était essentielle à la survie de VIA. Croyez-vous toujours que ce soit aussi essentiel?

M. Hanigan: Oui.

M. Benjamin: D'après vous, pourquoi cette mesure législative n'a-t-elle pas été présentée?

M. Hanigan: Nous ne sommes certainement pas à l'origine du problème. Je crois que vous devriez poser cette question au ministre plutôt qu'à nous.

M. Benjamin: Eh bien, nous n'avons pas obtenu de réponse. Je croyais que vous pourriez peut-être nous aider.

Le président: Bien, monsieur Benjamin. . .

M. Benjamin: Vous a-t-on donné une raison quelle qu'elle soit qui explique pourquoi cette loi n'a pas été présentée?

M. Hanigan: Non.

M. Benjamin: Ils n'ont même pas eu la courtoisie. . .

Le président: Posez cette question à la Chambre. C'est une bonne question pour la Chambre. De toute façon, c'est très bien, monsieur Benjamin.

M. Belsher: Quel est le taux d'utilisation des trains au long parcours dans l'Ouest du Canada, de Calgary à Vancouver?

M. de Belleval: L'été, ils sont pleins. L'hiver, avec notre nouveau système de prix hors pointe, nous avons des taux d'utilisation plus élevés. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je serais prêt à dire que l'an prochain nos trains seront pleins tout le temps, été comme hiver.

M. Roche: En 1987 par exemple, nous avons transporté environ un demi million de personnes sur les trains Canadian un et deux.

[Text]

Mr. de Belleval: So we have no problem filling the trains.

Mr. Belsher: In the places, though, where you do not have staff to staff a station, which are definite calls—for example, in Golden, B.C.—

• 1700

Mr. de Belleval: Yes.

Mr. Belsher: —there is accommodation but it is only open half an hour ahead and 15 minutes after the train arrives. The train is supposed to get that at 7.40 p.m. and back in June they waited around for an hour before putting a call through to the 800 number at Calgary and were told they did not know just when but to call back later. They called an hour later and got a recorded message that the office was closed for the night and to call again at 9 a.m. The train finally got there more than six hours late. Has anything been done to try to just put a machine up there that you can punch in from Calgary, or where your other divisional point is, of what is the arrival time?

Mr. de Belleval: An electronic—

Mr. Belsher: It is an electronic device. The installation is the expensive part, but the service is just worth its weight in gold for people who want to use the train facility.

Mr. de Belleval: Yes, technically it could be done.

Mr. Hanigan: We are experimenting presently with a communications system. We are going to put it on a test basis between Montreal and Ottawa where a person will call and there will be an automatic response giving the status of the various trains.

Mr. Roche: A sort of code-a-phone.

Mr. Hanigan: A code-a-phone, yes. If it is successful, if it works out well in Montreal and Ottawa, we will extend it to other parts of the system.

Mr. de Belleval: You are asking, I suppose, for some sort of device in the station itself.

Mr. Belsher: Yes.

Mr. de Belleval: So that people arriving in the station could have a screen telling them that the train is late by so many hours and to come back later.

Mr. Belsher: Now, the saga is that when the train finally pulled in there were no lights in the station area. They went along the platform to the only door of the train that was open—I mean, there would just be one door open—and they were told that the sleeper was several cars back. They proceeded on the outside, of course the doors were not open, then finally a CPR fellow said he would go and try and get someone. They thought

[Translation]

M. de Belleval: Donc, nous n'avons aucun problème à remplir les trains.

M. Belsher: Cependant, dans les endroits où vous n'avez pas suffisamment de personnel pour le fonctionnement de gares qui sont des destinations prévues, par exemple, Golden, en Colombie-Britannique. . .

M. de Belleval: Oui.

M. Belsher: Le service existe mais on n'ouvre qu'une demi-heure avant et quinze minutes après l'arrivée du train. Le train est censé arriver à 19h40, mais en juin, des voyageurs ont attendu une heure avant d'appeler le numéro 800 à Calgary, où on leur a dit qu'on ne savait pas exactement à quelle heure le train allait arriver, mais qu'ils devraient rappeler plus tard. Ils ont appelé une heure plus tard et se sont fait répondre par un message enregistré que le bureau était fermé pour la nuit et qu'il fallait rappeler à 9 heures le lendemain matin. Le train est finalement arrivé avec plus de six heures de retard. A-t-on pensé à installer une machine qui pourrait recevoir des données de Calgary, ou de tout autre centre sectoriel, concernant les heures d'arrivée?

M. de Belleval: Un dispositif électronique. . .

M. Belsher: C'est en effet un dispositif électronique. L'installation est coûteuse, mais ce service vaudrait son pesant d'or pour les utilisateurs du service ferroviaire.

M. de Belleval: Oui, techniquement cela pourrait se faire.

M. Hanigan: Un système de communication est actuellement à l'essai. Nous allons le tester entre Montréal et Ottawa. Avec ce système, lorsqu'une personne appelle, elle recevrait une réponse automatique sur les allées et venues des divers trains.

M. Roche: Un codaphone, en quelque sorte.

M. Hanigan: Oui, un codaphone. Si ce système connaît un certain succès à Montréal et à Ottawa, nous l'installerons dans d'autres secteurs.

M. de Belleval: Je suppose que vous voulez parler d'un dispositif quelconque dans la gare même.

M. Belsher: Oui.

M. de Belleval: Un écran indiquant aux gens qui arrivent à la gare que le train a tant d'heures de retard et qu'ils devraient revenir plus tard.

M. Belsher: La fin de mon histoire, c'est que quand le train est enfin arrivé, il n'y avait aucune lumière dans la gare. Les voyageurs ont marché le long du quai jusqu'à la seule porte du train qui était ouverte—évidemment, il n'y avait qu'une porte ouverte—et se sont fait dire que la voiture-lit était à plusieurs wagons vers l'arrière. Ils ont donc marché à l'extérieur, car bien sûr les portes n'étaient pas ouvertes, quand enfin un type du CP est venu leur

[Texte]

they would not get on the train. So it is quite a horror story.

I guess the moral of the story is: are we trying to do away with passenger service in the west and do we only want to have it in the corridor between Calgary and Edmonton and places like that?

Mr. de Belleval: No.

Mr. Belsher: No, but by the very token that you have that many riders from coast to coast, from Montreal through to Vancouver, it is very significant.

Mr. de Belleval: As you know, we have introduced the new service, the "Rockies by Daylight", which really proves that we have a commitment to get more passengers and to give them a better service in western Canada, especially—

Mr. Belsher: How have the sales been on that? It is a one-day service a week, I believe, is it not?

Mr. de Belleval: We have sold about 10,000 seats so far and we should do a little bit better until the end, I would say between 10,000 and 12,000. For the first year it is a very good result.

Mr. Belsher: Good.

Mr. de Belleval: Sometimes we have instances like this one. I can tell you, when we have stories like that there is always a reappraisal of what is going on, what has been wrong and should we change something permanently so it is something like that, or was it some special event that nobody could have averted? You know, should commendations be made or, on the other hand, should blame be accorded?

Mr. Belsher: From Golden, does the 800 number go to Vancouver or would it have gone to Calgary?

Mr. Hanigan: Winnipeg.

Mr. Belsher: They should have been able to give some idea.

Mr. de Belleval: Sometimes we do not have any idea from CP or CN about what is going to happen. They have a derailment, they have a broken rail, they have—

Mr. Guiney: A mud slide.

Mr. de Belleval: —a mud slide, a fire, all sorts of things. And sometimes it is not their fault. They are not in a position to tell us what is going to happen so we are not in a position to tell our clients what is going to happen, and who gets the blame? Of course—

Mr. Belsher: You do.

Mr. de Belleval: —they say VIA has again made a mistake.

[Traduction]

dire qu'il essaierait de trouver quelqu'un. Ils croyaient qu'ils ne pourraient pas monter à bord. Ce fut un vrai cauchemar.

En fin de compte, cette histoire nous amène à nous poser la question suivante: essaie-t-on de se débarrasser du service aux voyageurs dans l'Ouest ou encore désire-t-on le conserver seulement dans le couloir Calgary-Edmonton ou des villes semblables?

M. de Belleval: Non.

M. Belsher: Non, mais puisque vous avez tant de voyageurs qui traversent le pays, de Montréal jusqu'à Vancouver, c'est très significatif.

M. de Belleval: Comme vous le savez, nous avons instauré un nouveau service, «Plein jour sur les Rocheuses», qui témoigne du fait que nous nous sommes engagés à obtenir plus de voyageurs et à leur offrir un meilleur service dans l'Ouest, particulièrement. . .

M. Belsher: Quelles sont vos ventes pour ce service? Les départs se font une fois par semaine, n'est-ce pas?

M. de Belleval: Nous avons vendu 10,000 places jusqu'à maintenant et ces résultats devraient s'améliorer un peu d'ici la fin de la première année de service. Je dirais que ce serait entre 10,000 et 12,000. C'est un très bon résultat pour une première année.

M. Belsher: Tant mieux.

M. de Belleval: Il y a parfois des situations comme celle que vous venez de décrire. Je peux vous dire que lorsque cela se produit, nous réévaluons toujours ce qui s'est passé, ce qui allait mal, et nous essayons de voir s'il s'agit de quelque chose que nous devrions changer en permanence ou s'il s'agissait de circonstances que personne n'aurait pu prévoir. Nous décidons si des félicitations seraient de mise ou encore s'il y a lieu de blâmer quelqu'un.

M. Belsher: Lorsqu'on appelle ce numéro 800 de Golden, est-ce que l'appel est transmis à Vancouver ou à Calgary?

M. Hanigan: Winnipeg.

M. Belsher: Ils auraient dû être en mesure de leur donner une idée.

M. de Belleval: Parfois, CP ou CN ne nous informe pas de ce qui se passe. Ils peuvent avoir un déraillement, une voie brisée, ou encore. . .

M. Guiney: Un glissement de terrain.

M. de Belleval: . . . un glissement de terrain, un incendie, toutes sortes d'incidents. Parfois ce n'est pas de leur faute, mais ils ne sont simplement pas en mesure de nous dire ce qui va se passer, donc, nous ne pouvons pas informer nos clients de ce qui se passe, et qui est-ce qui écope? Bien sûr. . .

M. Belsher: C'est vous.

M. de Belleval: . . . ils disent que c'est encore VIA Rail qui a commis une erreur.

[Text]

Mr. Belsher: Okay, thank you.

M. Robichaud: Dans le projet de loi C-98 qu'on avait présenté, il y avait une formule pour le recouvrement des coûts, soit 100 p. 100 pour les corridors, 60 p. 100 pour le service transcontinental et 40 p. 100 pour le réseau régional. Jusqu'à quel point ces pourcentages sont-ils respectés?

• 1705

M. de Belleval: [Inaudible—Éditeur]

M. Robichaud: Dans toutes les catégories?

M. de Belleval: Oui, dans toutes les catégories. Dans le corridor, pour certains trains, à certaines heures, c'est peut-être 80 ou 90 p. 100; pour d'autres, c'est 70 p. 100. On parle des coûts variables qu'on recouvre à court terme.

M. Hanigan: La moyenne dans le corridor Québec-Windsor est de 61 p. 100.

M. de Belleval: 61 p. 100.

M. Hanigan: Si l'on s'en tient à la définition prévue dans le projet de loi.

M. Robichaud: On recommandait 100 p. 100 dans le projet de loi.

M. de Belleval: Oui, on recommandait 100 p. 100 dans ce cas-là.

M. Robichaud: Donc, la formule proposée dans le projet de loi est impossible à. . .

M. de Belleval: Non, pas nécessairement. C'est ce qu'on espère démontrer, justement, quand on aura terminé notre étude et présenté les différentes options.

Il est certain que pour l'option de train à grande vitesse, le taux de recouvrement serait beaucoup plus élevé. Il serait même supérieur à 100 p. 100. On serait capables de payer non seulement tous les frais directs et variables à court terme, mais aussi tous les frais indirects d'exploitation. On serait même en mesure de payer, en tout ou en partie, les coûts d'infrastructure. Donc, tout dépend de l'option choisie.

Dans d'autres services, on a actuellement un taux de recouvrement très bas. On pourrait avoir un autre type d'équipement, des voitures modernes faciles à entretenir. On pourrait également changer nos pratiques en ce qui concerne la main-d'œuvre. Par exemple, il y a parfois deux ou trois membres d'équipage. S'il n'y a plus qu'un membre d'équipage—dans certains trains en Allemagne, il y a une seule personne pour conduire le train, ramasser les billets, etc.—, il est évident que les coûts de fonctionnement diminuent.

Au fond, tout dépend de l'option choisie. On peut obtenir de meilleurs ratios que ceux qu'on a actuellement. Évidemment cela suppose une réforme fondamentale de notre façon de fonctionner ainsi que différents modes d'opération et de l'équipement différent. On va aussi démontrer cela dans notre étude de l'an prochain.

[Translation]

M. Belsher: D'accord, merci.

Mr. Robichaud: Bill C-98 which we had tabled contained a formula for cost recovery, which was either 100% for corridors, 60% for trans-continental services, and 40% for the regional network. To what extent have these percentages been applied?

Mr. de Belleval: [Inaudible—Editor]

Mr. Robichaud: In all categories?

Mr. de Belleval: Yes, in all categories. In the corridor, for certain trains and at certain times, it might be 80% or 90%; for others, it is 70%. We are talking about variable costs that we recover in the short term.

Mr. Hanigan: The average in the Quebec-Windsor corridor is 61%.

Mr. de Belleval: 61%.

Mr. Hanigan: That is if we go by the definition contained in the bill.

Mr. Robichaud: The bill recommended 100%.

Mr. de Belleval: Yes, 100% was recommended in those cases.

Mr. Robichaud: Therefore, the formula proposed in the bill is impossible to. . .

Mr. de Belleval: No, not necessarily. That is exactly what we hope to demonstrate when our study is finished and the various options are presented.

Obviously, the recovery rate would be much higher with the high-speed-train option. It would even be higher than 100%. We would not only be able to pay all direct and variable short-term costs, but also all indirect operating costs. We would even be able to pay infrastructure costs in whole or in part. Therefore, everything depends on the option that is selected.

Right now, we have a very low recovery rate for other services. We could get a different type of equipment, modern and easily to maintained cars. We could also change our staffing practices. For instance, there are sometimes two or three crew members. On certain trains in Germany, there is only one crew member, one person to operate the train, collect tickets, etc. Of course, this reduces operating costs.

All this depends on the option we select. We can obtain better ratios than we now have. Of course, that presupposes a fundamental reform of our operations, different methods and different equipment. This will also be shown in next year's study.

[Texte]

Si vous me demandez s'il est possible d'améliorer ces pourcentages avec le présent type d'équipement et notre mode d'opération actuel, je vous répondrai que ce n'est à peu près pas possible. Cependant, si on change notre façon de faire les choses, si on utilise un équipement différent, on pourra arriver à des ratios complètement différents de ceux-là. C'est pour cette raison qu'il vaut mieux vaut travailler à cela qu'à des ratios théoriques.

M. Robichaud: Est-ce que le gouvernement a donné à VIA Rail l'ordre d'examiner la rentabilité des différents services selon la formule proposée dans le projet de loi?

M. de Belleval: On a des statistiques pour chacun des trains dans tout le Canada, c'est-à-dire sur le coût direct de chacun des trains au Canada actuellement. On peut vous dire que tel train, à telle heure, qui va de telle ville à telle ville, nous coûte tant à court terme et nous rapporte tant à court terme.

M. Robichaud: Je comprends que vous ayez les chiffres et que vous puissiez dire. . .

M. de Belleval: Vous me demandez si on a reçu l'ordre de faire cela?

M. Robichaud: Oui.

M. de Belleval: Non, pas particulièrement. Cela fait partie de la bonne gestion d'un service comme le nôtre. Vous devez savoir ce qu'il vous en coûte pour offrir tel ou tel service. Vous devez connaître le coût de votre produit.

M. Robichaud: Oui, mais les recommandations de votre rapport, les ferez-vous à la lumière de cette formule-là? Recommanderez-vous de garder les services dont on recouvre 100 p. 100 des coûts et d'abandonner les services de la même catégorie dont on ne recouvre que 70 p. 100 des coûts? Comprenez-vous ma question?

M. de Belleval: Eh bien, sur quel critère vous basez-vous pour prendre la décision de garder un service ou un autre? Le pourcentage de recouvrement est-il le seul critère? C'est un critère, mais ce n'est pas nécessairement le seul critère que vous pouvez utiliser pour prendre une décision.

• 1710

M. Robichaud: Je suis d'accord que ce n'est pas le seul critère, mais ce critère était quand même mentionné dans le projet de loi, n'est-ce pas?

M. de Belleval: Ah, oui. De toute façon, le projet de loi n'a pas été adopté. Quand il sera présenté de nouveau, il faudra voir si ces critères sont encore là.

M. Hanigan: Dans cette étude, on ne fera pas de recommandations. On présentera des options, et ce sera ensuite au ministre ou au gouvernement de décider quelle option il faut adopter.

Par exemple, on peut proposer une formule selon laquelle il faut, dans tel secteur, recouvrer 100 p. 100 ou 110 p. 100 des coûts. Si le gouvernement, dans sa sagesse, décide que ce n'est pas nécessaire et qu'il suffit de

[Traduction]

If you are asking me whether it is possible to improve these percentages with our present equipment and operating methods, I would have to say that it would be just about impossible. However, if we change our way of doing things and start using different equipment, we might arrive at completely different ratios. That is why it would be better to work towards that than toward theoretical ratios.

Mr. Robichaud: Has the government ordered VIA Rail to examine the cost-effectiveness of its various services according to the formula proposed in the bill?

Mr. de Belleval: We have statistics for each train throughout Canada, that is, the direct cost of each train currently operating in Canada. We are able to tell you that such-and-such a train, at such-and-such a time, which is going from this city to that city, costs us this much in the short term and provides us with that much short-term return.

Mr. Robichaud: I understand that you have the figures and that you can say. . .

Mr. de Belleval: You are asking me if we were ordered to do this?

Mr. Robichaud: Yes.

Mr. de Belleval: No, not specifically. It is simply part of the sound management of a service like ours. You have to know what it costs to provide such-and-such a service. You have to know the cost of your product.

Mr. Robichaud: Yes, but will you make your report recommendations in light of that formula? Will you recommend that we retain the services with 100% cost recovery and terminate services in the same category for which there is only 70% cost recovery? Do you understand my question?

Mr. de Belleval: Well, on what criterion do you base the decision to retain one service rather than another? Is recovery rate the only criterion? That would be one criterion, but it is not necessarily the only criterion you will use to make that decision.

Mr. Robichaud: I agree that it is not the only criterion, but this criterion was mentioned in the bill was it not?

Mr. de Belleval: Yes. In any event, the bill was not passed. When it is introduced again, we will have to see whether it still contains those criteria.

Mr. Hanigan: We will not be making any recommendations in this study. We will simply present options, and it will be up to the minister or the government to decide which option should be chosen.

For example, we could propose a formula according to which 100% or 110% of costs must be recovered in a given sector. If the government in its wisdom decides that this is not necessary and that a 60% recovery rate is

[Text]

recouvrer 60 p. 100. . . C'est aux gouvernants de prendre cette décision.

Mr. Taylor: I have one last question arising out of what Mr. Belsher was saying. Is some consideration being given to recommencing the passenger train service between Calgary and Edmonton?

Mr. de Belleval: It could be. It is the other corridor, outside the eastern corridor, that could probably use a high-speed train system. So we are going to have a second hard look at it, to see what the financial balance sheet of such a system over there would be.

Could we consider other options than this one on this route? I am not sure. It was discontinued, as you know. I am sorry, but I do not know.

Mr. Taylor: I would like to make just one suggestion if you are considering it. Whatever you do, do not take the people from the station in the centre of Calgary to the south of Edmonton. That really killed that train service, because then you had to take a taxi or a streetcar or something to get down into Edmonton.

Mr. Benjamin: CPR wanted \$14 million to fix the High Level Bridge.

Mr. Taylor: If you are going to have it, let us take it from station to station.

Mr. Hanigan: We are not looking at the possibility of restoring the service as it was.

Mr. de Belleval: As it was, no, that is for sure. But what are the other options? I know high-speed is one. I am not familiar enough with the file to tell you what the other options would be. But we will study this one, because it is so obvious a choice. Those two cities are just the right distance for a good train.

The Chairman: The same as Halifax to Kentville and the Annapolis Valley.

Mr. de Belleval: I would hate losing that train.

The Chairman: If that part does not run—

Mr. Benjamin: Just to add to what Mr. Taylor said, I think one of the things that fouled up that Calgary-Edmonton thing was that CPR wanted \$14 million on the barrel head to fix the High Level Bridge, and that is why you terminated in South Edmonton instead of Edmonton.

Just to follow up on what Mr. Angus asked you about this matter of passenger line-ups, again when we are in Europe, and particularly at terminals where trains originate and terminate, they do not worry about people; they have thousands of people standing on platforms, 20 wide to 20 tracks. Why the hell do you make them line up at the door in the station in Ottawa? The train is parked there 30 minutes before departure. Why the dickens can they not walk out as they arrive, first come,

[Translation]

suffisant. . . it is up to those who govern to make this decision.

M. Taylor: J'ai une dernière question qui ressort de ce que disait M. Belsher. A-t-on pensé à rétablir le service pour voyageurs entre Calgary et Edmonton?

M. de Belleval: C'est possible. Outre le corridor de l'Est, c'est le corridor qui pourrait bénéficier d'un système de trains à grande vitesse. Donc, nous réexaminons cette question de très près afin de voir quel serait le bilan financier d'un tel système dans l'Ouest.

Pourrions-nous envisager d'autres options dans ce corridor? Je n'en suis pas certain. Ce service a été discontinué, comme vous le savez. Veuillez m'excuser, mais je ne connais pas la réponse à votre question.

M. Taylor: Si vous envisagez de le faire, j'ai une suggestion pour vous. Quoique vous fassiez, ne transportez pas les gens de la gare au centre de Calgary pour les déposer au sud d'Edmonton. C'est ce qui a vraiment tué le service ferroviaire, parce qu'il fallait ensuite prendre un taxi ou un autobus pour se rendre au centre-ville d'Edmonton.

M. Benjamin: CPR voulait 14 millions de dollars pour réparer le pont-rail.

M. Taylor: Si le service reprend, que ce soit de gare en gare.

M. Hanigan: Nous n'envisageons pas la possibilité de réinstaurer le service tel qu'il était.

M. de Belleval: Non, il n'en est pas question. Mais quelles sont les autres options? Je sais que les trains à grande vitesse en sont une. Je ne connais pas suffisamment ce dossier pour pouvoir vous dire quelles seraient les autres options, mais nous avons l'intention d'étudier les trains à grande vitesse car il s'agit d'un choix très évident. Ces villes sont à une excellente distance l'une de l'autre pour un tel train.

Le président: La même chose que d'Halifax à Kentville et la Vallée de l'Annapolis.

M. de Belleval: Je ne voudrais pas perdre ce train-là.

Le président: Si cette partie-là ne fonctionne pas. . .

M. Benjamin: Pour ajouter à ce que disait M. Taylor, je crois qu'une chose qui a fait du tort au corridor Calgary-Edmonton était que le CPR réclamait 14 millions de dollars d'emblée pour réparer le pont en contre-haut, et c'est pourquoi le trajet se terminait au sud d'Edmonton plutôt qu'à Edmonton proprement dit.

Pour faire suite à ce que M. Angus vous demandait à propos des files d'attente de voyageurs, je vous signale qu'en Europe, particulièrement dans les gares qui sont le point de départ et la destination finale de nombreux trains, on ne se préoccupe pas des foules sur les quais; on trouve des milliers de gens sur les quais, une vingtaine de rangs sur une vingtaine de voies. Pourquoi diable obligez-vous les gens à faire la queue à la porte à la gare d'Ottawa? Le train est stationné là 30 minutes avant le

[Texte]

first served—you would not even need seat selection—and you could let them proceed onto the platform and get on the train? What is the point in lining them up in the station? I do not understand why you do that in any of your major terminals.

Mr. de Belleval: First, we have taken measures to alleviate those line-ups. We allow passengers to board the train I think up to 30 minutes before the boarding time, instead of 10 minutes. So that of course helps us.

Mr. Taylor: In Toronto you have tried to cut it down to 15 minutes. But to get anywhere near the front you have to get there half an hour ahead of that. So you see people standing in line for 15, 20, 30 minutes. It really is hurting the train service.

• 1715

Mr. Benjamin: It is totally unnecessary.

Mr. Roche: If a train is not there more than 30 minutes in advance, they cannot go any—

Mr. Benjamin: Yes, the terminal is where they originate and terminate.

Mr. Roche: No, in Toronto they come from the maintenance centre in Mimico, and they are not at the station beforehand. You cannot let the passengers down to where there is no train.

Mr. Benjamin: Why not? People stand on platforms at those stations in Europe before the train gets there, even at intermediate stations. They do not line up inside the railway station; they are out on the platform ready to get on—

Mr. de Belleval: You must understand that physically we do not have the ideal system and we do not have the same system as they have in Europe. In Europe, most of the stations are level platforms. You do not have to climb stairs to get into your train. You do not have steps; you are at the same level, and doors are automatically opened, so it is very easy to board or to disembark from a train in very few seconds. You do not have to help people get into the train. You have trains going in and out every two minutes anyway. It is a completely different culture and a different physical set-up, so that is part of the equation.

Mr. Benjamin: In Canada, before VIA Rail they did not make you line up in the station.

Mr. de Belleval: Yes, they did.

Mr. Benjamin: No. I have been there; I was a station agent and I sold tickets. You went out on the platform and got on the train.

[Traduction]

départ. Pourquoi les gens ne peuvent-ils pas se rendre aux trains dès qu'ils arrivent, premier arrivé premier servi—vous n'auriez même pas besoin d'avoir de sièges réservés—vous pourriez simplement les laisser se rendre aux quais et monter à bord du train? Pour quelle raison devraient-ils faire la queue dans la gare? Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi vous faites cela dans vos gares principales.

M. de Belleval: Premièrement, nous avons pris des mesures pour réduire ces queues. Nous permettons aux voyageurs de monter à bord jusqu'à 30 minutes avant le départ, je crois, plutôt que 10 minutes. Donc, cela nous aide.

M. Taylor: À Toronto, vous avez essayé de réduire cette période à 15 minutes. Mais pour être en tête de file, il faut se rendre une demi-heure avant cela. Alors les gens doivent se tenir debout en ligne pendant 15, 20 ou 30 minutes. Cela fait beaucoup de tort au service ferroviaire.

M. Benjamin: Cela n'est pas du tout nécessaire.

M. Roche: Si le train n'est pas en gare plus de trente minutes à l'avance, ils ne peuvent pas aller. . .

M. Benjamin: Oui, c'est au terminus qu'ils partent et arrivent.

M. Roche: Non, à Toronto, les trains viennent du centre d'entretien de Mimico et ne sont pas en gare avant l'heure. On ne peut pas amener les passagers où il n'y a pas de trains.

M. Benjamin: Pourquoi pas? Les gens attendent sur la plate-forme de la gare en Europe avant que le train arrive, même dans les gares intermédiaires. Ils ne font pas la queue à l'intérieur de la gare; ils sont sur la plate-forme, prêts à monter. . .

M. de Belleval: Il faut comprendre que, matériellement, nous n'avons pas le système idéal et nous n'avons pas le même système qu'en Europe. En Europe, il y a des plate-formes surélevées dans la plupart des gares. Il n'est pas nécessaire de monter des marches pour prendre le train. Il n'y a pas de marches; on est au même niveau et les portes s'ouvrent automatiquement, il est donc très facile de monter ou de descendre du train en quelques secondes. Il n'est pas nécessaire d'aider les gens à monter dans le train. Il y a des trains à toutes les deux minutes de toute façon. C'est une culture entièrement différente et l'installation matérielle est tout à fait différente aussi, et il faut voir la situation dans son ensemble.

M. Benjamin: Au Canada, avant l'arrivée de VIA Rail, on ne vous faisait pas mettre en ligne à la gare.

M. de Belleval: Oh oui.

M. Benjamin: Non. J'ai vécu cette situation; j'ai été préposé et j'ai vendu des billets. On sortait sur la plate-forme et on montait dans le train.

[Text]

Mr. de Belleval: Ask Mr. Guiney, who with his gray hairs has been around more than I have.

Mr. Guiney: I think perhaps Mr. Benjamin is referring to intermediate or small stations. In Toronto, Montreal, Ottawa and, for example, Windsor, where I worked for several years, even while it was CN they lined up. At small locations, obviously there was no need to line up. They waited inside the station until they saw the headlight and then went outside.

Mr. Benjamin: When you make them line up in the station, then they all get out there at once and you have a jam-up in every aisle, in every car, luggage and kids and old people and everything else all jammed up, trying to get on at the same time. It is ridiculous, and it is not necessary. I am thinking particularly of Ottawa here.

The Chairman: Going back to what you said, I do not know if you lined up for the Ocean Limited from Halifax to Montreal. I have taken that many times, my father before me, obviously, and I as a toddler along with him. Perhaps it was because he was he and he did not line up as much as some other people, but I do not ever remember lining up when I travelled with him.

Mr. Guiney: You may have selected the right answer, Mr. Chairman, when you said he was he.

The Chairman: Well, he knew the conductors pretty well. He was old-fashioned, and that was his holiday. It was before credit cards and Club Med and all that, and there were no phones. That was a great overnight trip, and it still is.

Mr. Guiney: But I can assure you and the committee, though, that even when CN was operating it and for as many years as I can remember, working around passenger depots, the fact is that they did line up at major terminals. At small terminals, the answer is, no, they did not. An example of that is Moncton, where most people stay inside until the train arrives. Then there are 25 minutes before the train is due out, and they manage as a result of a crew change to get on and off during that 25 minutes in its total.

Mr. de Belleval: By the way, people also line up because they want to line up. It is because they have no reserved seats, so they want to have a good position, to be the first to board the train and to have seats together. For example, on the LRC they want to have their seats facing the direction of the train instead of going backwards—they do not like that—and things like that.

The Chairman: I think we have laboured on that one long enough. Let us get on to the next one.

[Translation]

M. de Belleval: Demandez à M. Guiney qui, avec ses cheveux gris, a plus d'expérience que moi.

M. Guiney: Peut-être M. Benjamin parle-t-il des gares intermédiaires ou des petites gares. À Toronto, Montréal, Ottawa et, par exemple, Windsor, où j'ai travaillé plusieurs années, même dans le temps du CN, les gens se mettaient en ligne. Aux petites gares, ce n'était bien sûr pas nécessaire de faire la queue. On attendait dans la gare jusqu'à ce qu'apparaisse le phare du train, et alors on sortait.

M. Benjamin: Lorsqu'on fait faire la queue aux gens dans la gare, ils sortent tous en même temps et vous avez des embouteillages dans toutes les allées, dans toutes les voitures, les bagages, les petits et les personnes âgées; tout est bloqué et tout le monde tente de monter en même temps. C'est ridicule, et ce n'est aucunement nécessaire. Je pense surtout à Ottawa.

Le président: Pour revenir à ce que vous disiez, je ne sais pas si vous vous mettiez en ligne pour prendre l'Ocean Limited de Halifax à Montréal. Je l'ai pris à plusieurs reprises, et mon père avant moi, bien sûr, et j'y allais avec lui quand j'étais enfant. Peut-être est-ce à cause de sa position qu'il n'attendait pas en ligne autant que d'autres, mais je ne me souviens pas d'avoir fait la queue quand je voyageais avec lui.

M. Guiney: Peut-être avez-vous répondu à votre propre question, monsieur le président, lorsque vous avez parlé de qui il était.

Le président: Eh bien, il connaissait assez bien les chefs de train. Il était de la vieille école, et c'était ses vacances. C'était avant l'époque des cartes de crédit et du Club Med et tout le reste, et il n'y avait pas encore de téléphone. C'était un merveilleux voyage de nuit, et ça l'est encore.

M. Guiney: Mais je vous assure, de même que le comité, que même quand le CN assurait le service et aussi loin que je puisse me rappeler, quand je travaillais dans des gares ferroviaires, il fallait attendre en ligne dans les grands terminus. Dans les petites gares, bien sûr, on n'attendait pas en ligne. Prenez par exemple à Moncton, où la plupart des gens restent à l'intérieur jusqu'à ce que le train arrive. Il y a une période de 25 minutes avant que le train reparte et pendant ce temps, il y a un changement d'équipage et les voyageurs ont le temps de descendre et de monter.

M. de Belleval: Soit dit en passant, il y a aussi des gens qui se mettent en ligne parce qu'ils le veulent. C'est parce qu'ils n'ont pas de place réservée et, pour se choisir une bonne place, ils veulent être les premiers à monter pour s'asseoir ensemble. Dans le LRC, par exemple, on préfère s'asseoir de manière à faire face à l'avant du train plutôt qu'à l'arrière—certains n'aiment pas ça—et d'autres raisons comme celles-là.

Le président: Je pense que nous nous étendons sur le sujet depuis assez longtemps. Passons à la question suivante.

[Texte]

Mr. Benjamin: In your submission, regarding your response to Voyageur's complaints, you reiterate several times that your objective is to get people out of automobiles, not out of buses.

Mr. de Belleval: Or out of peak travelling periods, or getting people who would not have travelled.

Mr. Benjamin: Right. But in the effort to attract more people out of the biggest market, which is the automobile, have you made arrangements with any one or more car rental companies to offer people a package going from Toronto to Montreal? For example, when they buy their rail ticket, they rent a car at the same time on a real deal, three days, two days, whatever. I mean somebody going from Regina to Calgary, rather than driving or even flying, when you consider two cab fares at two places, four cab fares to get to an airport. What about a package deal with an automobile rental company? If they are going from Toronto to Montreal, what about a deal with the Royal York so they can leave their cars in the Royal York parking lot?

• 1720

Mr. de Belleval: Yes, you are right. We already have arrangements with a rent-a-car company, but I think we have not been as aggressive with this particular type of package as we should have been. It is a point well taken.

Mr. Benjamin: I wanted to ask also—it is a double-barrelled question—what VIA Rail has by way of an employee assistance program and what is VIA Rail's policy re testing for drugs and alcohol. Do you do pre-employment, reasonable cause, after an accident, random, or what?

Mr. de Belleval: Until very recently, CN was handling the assistance program. We have just taken over this responsibility from CN. We are just in the process, if it is not done yet, of hiring personnel to devise and to implement a new program. So we will address those issues very shortly; but so far, as I said—

Mr. Benjamin: You do not have an organized employee assistance program.

Mr. de Belleval: Well, we are going to have one—

Mr. Benjamin: I do not mean just drugs and alcohol; I mean—

Mr. de Belleval: We had one. We were using the CN program, but now we are going to have our own program. We are going to devise it, to implement it, and it would deal with those issues, I think, in a more forceful manner than was possible in the past.

Mr. Benjamin: And humane.

[Traduction]

M. Benjamin: Dans votre document, où vous répondez aux plaintes de Voyageur, vous répétez à plusieurs occasions que vous cherchez à sortir les gens de leurs automobiles, et non des autobus.

M. de Belleval: Ou à les faire voyager en dehors des périodes de pointe, ou à faire voyager ceux qui autrement seraient restés chez eux.

M. Benjamin: D'accord. Mais dans vos efforts pour attirer les gens qui forment le plus gros marché, celui de l'automobile, avez-vous conclu des ententes avec une ou plusieurs compagnies de location d'autos pour offrir aux voyageurs un forfait pour le passage de Toronto à Montréal? Par exemple, lorsqu'ils achètent leur billet de train, ils louent une voiture en même temps et ont une aubaine pour trois jours, deux jours, ou quoi que ce soit. Je songe à une personne qui irait de Regina à Calgary; elle pourrait faire le voyage en train plutôt que d'y aller en auto ou même en avion, si l'on tient compte de deux taxis aux deux extrémités, c'est-à-dire quatre taxis pour prendre l'avion. Y a-t-il des forfaits comprenant une voiture louée? Si l'on va de Toronto à Montréal, y a-t-il une entente conclue avec le Royal York afin que les voyageurs puissent laisser leur voiture au stationnement du Royal York?

M. de Belleval: En effet, vous avez raison. Nous avons déjà conclu une entente avec une compagnie de location d'automobiles mais je crois que nous ne nous sommes pas montrés aussi dynamiques que nous aurions pu l'être quant à la promotion de ce genre de forfait. C'est un point valable.

M. Benjamin: Je voulais vous demander aussi—la question est double—quelle sorte de programme d'aide aux employés a VIA Rail et quelle est la politique de VIA Rail concernant les tests pour les drogues et l'alcool? Faites-vous ces tests avant l'embauche, pour un motif raisonnable, après un accident, au hasard, ou quoi?

M. de Belleval: Jusqu'à tout dernièrement, c'est le CN qui s'occupait de l'aide aux employés. Nous venons tout juste de nous en charger. Nous sommes en train, si ce n'est pas encore fait, d'engager du personnel pour élaborer et mettre en oeuvre un nouveau programme d'aide. Nous nous pencherons donc sur ces questions sous peu. Mais jusqu'à maintenant, comme je l'ai dit. . .

M. Benjamin: Vous n'avez pas de programme organisé d'aide aux employés.

M. de Belleval: Bien, nous en aurons un. . .

M. Benjamin: Je ne parle pas seulement des drogues et de l'alcool; je veux dire. . .

M. de Belleval: Nous en avons un. Nous nous servions du programme du CN mais maintenant, nous aurons le nôtre. Nous allons l'élaborer, le mettre en oeuvre, et il traitera de ces questions, je crois, plus vigoureusement que nous ne le pouvions dans le passé.

M. Benjamin: Et d'une façon plus humaine.

[Text]

Mr. de Belleval: And humane, yes.

Mr. Benjamin: Have you looked at the program that CSX at Chesapeake, Ohio have, and St. Thomas, Ontario, for example, and I believe—

Mr. de Belleval: I am not aware of that, but that would be the responsibility—

Mr. Benjamin: —the Sante Fe system in the southern states now?

Mr. de Belleval: I am not aware of that.

Mr. Benjamin: It is a negotiated program between the unions and the railroad, and that CSX one seems to have universal approval by the employees as well as the company. Could you model one like that?

Mr. Guiney: We are aware of the southern and of the Southern Pacific system, the redblock system, and both CN-CP and VIA have looked at it in respect of employees governed by General Order 09. There, as a result of the Foisy commission, for example, in respect of drugs and alcohol, testing is done and, as indicated in the legislation, or at least the appended legislation, is the “for cause” at medical examinations and as a result of accidents. So that, to the extent that we are complying with the General Order 09, we are; and, to the extent that there is an EAP program, as explained by the president, until now it was administered on our behalf by CN. We are now assuming responsibility for that and will continue in the future to administer it ourselves.

The Chairman: Just two thoughts. I notice that in your annual report you talk about these consultative committees or a liaison committee with the communities served by VIA. That was interesting to me, and also actually news to me. What is the profile of those committees and how are they appointed and how are they working out and should there be a national users' committee that could help in the integration? I thought of it as my colleague Mr. Crosby walked in, on the opening of your station in Halifax. I am not casting stones, but I asked if he knew that they had opened the station and he said, yes, I knew, but they never invited me.

Surely someone should invite local members to that type of thing if you are going to have good liaison with the communities you serve. But that was not the reason why I asked the question.

Mr. Hanigan: Mr. Roche will answer this one.

The Chairman: Why did you not invite Mr. Crosby?

Mr. Roche: I am told that all the Members of Parliament were invited.

The Chairman: I know I was, but I thought as a member of the committee.

Mr. Roche: I do not know; your invitation must have gotten fouled up somewhere. There was certainly no intention not to include you. So we are aware of that.

[Translation]

M. de Belleval: Et plus humaine, en effet.

M. Benjamin: Vous êtes-vous penchés sur le programme de la compagnie CSX à Chesapeake, en Ohio, et à St. Thomas, en Ontario, par exemple, et je pense. . .

M. de Belleval: Je ne sais pas, mais c'est la responsabilité. . .

M. Benjamin: Le réseau Sante Fe, dans les États du Sud?

M. de Belleval: Je ne sais pas.

M. Benjamin: C'est un programme négocié par les syndicats et le chemin de fer et celui de CSX semble jouir de l'approbation universelle du personnel et de la compagnie. Pourriez-vous en produire un semblable?

M. Guiney: Nous connaissons le programme des chemins de fer Southern et Southern Pacific, système dit *redblock*, et le CN-CP et VIA l'ont examiné en égard à leur personnel régi par l'ordonnance générale 09. Dans ce cas, suite aux délibérations de la commission Foisy, par exemple, relativement aux drogues et à l'alcool, on fait des tests et, comme il est indiqué dans la Loi ou au moins dans les dispositions législatives annexées, c'est pour un motif raisonnable en cas d'examen médical ou par suite d'un accident. Ainsi, dans la mesure où nous nous conformons à l'ordonnance générale 09, nous le faisons; d'autre part, dans la mesure où nous avons un programme d'aide aux employés, comme l'a expliqué le président, jusqu'ici celui-ci était appliqué pour nous par le CN. Nous en prenons maintenant la responsabilité et nous continuerons à l'administrer nous-mêmes à l'avenir.

Le président: Encore deux mots. Je remarque que dans votre rapport annuel vous parlez de comités consultatifs ou d'un comité de liaison avec les communautés desservies par VIA. Cela m'intéresse, et en fait, je l'apprends. Que sont ces comités, comment sont-ils formés, donnent-ils de bons résultats et devrait-on former un comité national des usagers pour aider à accomplir l'intégration? J'y ai pensé lorsque mon collègue M. Crosby est arrivé, à l'occasion de l'inauguration de votre gare d'Halifax. Je ne veux critiquer personne, mais je lui ai demandé s'il savait qu'on avait inauguré une gare et il m'a répondu oui, je le savais, mais on ne m'a pas invité.

Il faudrait sûrement inviter les députés locaux à ce genre d'occasion si l'on veut avoir de bonnes liaisons avec les collectivités en cause. Mais ce n'est pas pour cette raison que je vous pose la question.

M. Hanigan: M. Roche répondra à cette question.

Le président: Pourquoi n'avez-vous pas invité M. Crosby?

M. Roche: On me dit que tous les députés ont été invités.

Le président: Je sais que je l'ai été, mais j'ai cru que c'était en ma qualité de membre du comité.

M. Roche: Je ne sais pas; votre invitation a dû se perdre quelque part. On ne vous a sûrement pas exclu par exprès. Nous sommes donc au courant de cela.

[Texte]

The consultative committees started about two or three years ago, and they have been very successful. They are most developed in Ontario, where we have both route committees, which include a number of communities along any given route, and community committees, which just focus on one single community that is served by rail. They are normally comprised of representatives from the towns, from the chambers of commerce, from organizations concerned with passenger transportation of one sort or another, and really anyone else who is interested enough to want to participate.

We include the members of Parliament in the committees, and we have had some excellent participation from some of the southwestern Ontario members. Where they cannot attend themselves, they will tend to designate someone, either from their riding or from their office in Ottawa, to be there on their behalf.

• 1725

Generally, the routine, under the auspices of the senior VIA representative in the region—who is the regional director of marketing and sales—is to run through whatever issues are of concern to the local people, as well as to let them know what VIA is planning to do. We have begun to establish a few in VIA Quebec, and we have some in VIA west. In your part of the country, I do not believe we have any established.

The Chairman: No.

Mr. Roche: Some people argue that consultation works differently in different places, and keep it informal rather than formalizing it. But I think the approach is a good one, and we will take the matter back to the regional director in Moncton.

The Chairman: I certainly thank you for that explanation, because I was interested in hearing a report. It was news to me, because I knew we did not have that type of thing in Atlantic Canada.

Mr. Benjamin: One quicky, a local one from my riding.

The Chairman: Slip her in.

Mr. Benjamin: By the way, when you set up a consultative committee for Moose Jaw and Regina, let me know.

But in reference to the multi-modal transportation centre in Regina, which has been a dream of mine for more than 20 years—and the present provincial government fouled up the agreement by backing out—have you tried to start up further discussions? I believe the federal government would be prepared to up their contribution from \$500,000 to \$2 million or maybe \$2.5 million, and by the way, I was informed of that by a senior deputy minister, that they could do no less for Regina than they did for Sudbury, for example. Have you done anything about trying to get that agreement put back

[Traduction]

Les comités consultatifs ont été mis sur pied il y a deux ou trois ans environ et ils ont connu beaucoup de succès. Ils sont le plus avancés en Ontario, où nous avons d'une part des comités de parcours comprenant un certain nombre de collectivités le long d'un parcours donné et d'autre part des comités communautaires, qui ne s'occupent que d'une collectivité desservie par le chemin de fer. Ils se composent ordinairement de représentants des villes, des chambres de commerce, des organismes qui se préoccupent du transport des voyageurs d'une façon ou d'une autre, et en fait, de quiconque s'intéresse suffisamment à la question pour vouloir participer.

Les députés siègent également à ces comités et la participation de certains députés du sud-ouest ontarien a été excellente. Lorsqu'ils ne peuvent pas assister eux-mêmes aux réunions, ils se font généralement représenter par un résident de leur circonscription ou par un adjoint de leur bureau d'Ottawa.

Nous avons généralement pour principe, sous les auspices du principal représentant de VIA dans la région, qui est directeur régional de la commercialisation et des ventes, de passer en revue toutes les questions intéressant la population locale et de l'informer des projets de VIA. Nous en avons mis plusieurs sur pied à VIA Québec ainsi que dans l'Ouest mais je ne crois pas qu'il en existe dans votre région.

Le président: C'est exact.

M. Roche: Il y en a qui pensent que l'effet des consultations dépend beaucoup de la région donnée et qu'il est préférable de ne pas les structurer mais personnellement, la méthode me paraît bonne et nous saisissons le directeur régional de Moncton de la question.

Le président: Merci de votre explication, je voulais certainement en savoir plus là-dessus. Ce que vous nous dites m'apprend quelque chose, car je savais que l'on ne connaissait pas cela dans la région de l'Atlantique.

M. Benjamin: Une toute petite question qui porte sur ma circonscription.

Le président: En vitesse, alors.

M. Benjamin: À propos, lorsque vous mettrez en place un comité consultatif pour Moose Jaw et Regina, faites-le moi savoir.

En ce qui concerne la plaque tournante du transport multimodal à Regina, dont je rêve depuis plus de vingt ans—mais l'actuel gouvernement provincial a torpillé l'accord en se retirant—avez-vous essayé de lancer de nouvelles discussions? Le gouvernement fédéral serait disposé, je crois, à faire passer sa subvention de 500,000\$ à deux millions de dollars, voire 2,5 millions de dollars. L'un des sous-ministres m'a dit que ce qui avait été fait pour Sudbury, par exemple... qu'il serait difficile d'en faire moins pour Regina que pour Sudbury, par exemple. Avez-vous tenté de réinstaurer cet accord et de faire de la

[Text]

in place and turn that into a combination rail and bus terminal at the Union Station in Regina?

Mr. Roche: We are very interested in developing that station, because obviously it is far too large for us. At the same time, it is a good piece of property, and if we can restore it and keep some of the integrity of the building while putting it to use, that is what we would do. Recently, rather than the multi-modal facility, as you probably know, there was a suggestion that the art gallery go to the station.

Mr. Benjamin: I told them I would oppose that, and they forgot about it.

Mr. Roche: Oh, you did that. We did not mind, as long as we could keep our train operations there.

Mr. Benjamin: That will eliminate the bus terminal.

Mr. Roche: If you think that the provincial government has had a change of mind and is willing to reconsider the matter with STC. . .

Mr. Benjamin: Not if I ask them, they will not. Maybe you should ask them.

The Chairman: You are getting onto a pretty shaky roadbed here at the moment, I think, with respect.

Since you slipped in a local one, I am going to slip in a local one with my last one, which we have touched on. Actually, when Mr. Lawless was sitting where Mr. de Belleval and Mr. Hanigan are sitting, I asked them a question about the Windsor junction spur—I call it the spur—that in effect lets VIA, DAR and CP get into Halifax. There has certainly been some speculation under our MTA that they might be getting rid of that part of the CN line, and that would certainly impede your VIA service into the valley, would it not? It is the Halifax to Yarmouth run, and it comes over a piece of the CN track at the Windsor junction.

Mr. Hanigan: I have not heard of that possible abandonment.

The Chairman: It is news to you?

Mr. Hanigan: Yes.

The Chairman: I will keep my eyes on it, and I will certainly be in touch if anything happens. If that was abandoned by CN, that effectively cuts the service.

Mr. Benjamin: Good old deregulation.

The Chairman: That is right. My last question covers these LRCs, because Mr. Hanigan has mentioned it and I think Mr. de Belleval has too. We are not talking about the cars, which are supposed to be light, rapid and comfortable, but the locomotives have been creating problems, have they not? What is the status with those locomotives? Are you still going for those, or are you

[Translation]

gare de l'Union à Regina une tête de ligne d'autobus et de trains?

M. Roche: Nous tenons beaucoup à aménager cette station qui est bien trop grande pour nous, c'est évident. Mais nous avons là un terrain et un édifice de premier choix et si nous pouvons le rénover en en respectant l'architecture tout en en tirant profit, c'est certainement ce que nous avons l'intention de faire. Vous n'ignorez cependant pas qu'une proposition a récemment été faite d'y aménager le musée d'art au lieu de l'utiliser comme plaque tournante multimodale.

M. Benjamin: J'ai manifesté mon opposition et le projet a été abandonné.

M. Roche: Oh, vraiment? Nous n'y voyions pas d'objection dans la mesure où nous conservions la gare.

M. Benjamin: Mais le projet de gare d'autobus sera écarté.

M. Roche: Si vous pensez que le gouvernement provincial a changé d'avis et envisage de réexaminer la question avec la Commission des Transports de la Saskatchewan. . .

M. Benjamin: Il n'y a aucune chance si je le leur demande, mais vous devriez peut-être le faire.

Le président: Excusez-moi, mais la conversation dévie, pourriez-vous l'aiguiller sur une voie moins périlleuse?

Puisque vous avez posé une question d'ordre local, je vais en faire de même sur un sujet que nous avons déjà abordé. Lorsque M. Lawless était assis à la table où sont actuellement MM. de Belleval et Hanigan, je lui ai posé une question sur la gare de jonction de Windsor—je l'appelle l'éperon—par laquelle passe les trains de VIA, DAR et CP pour aller à Halifax. On s'est livré à des conjectures sur l'éventualité de se débarrasser de ce tronçon de la ligne de chemin de fer CN, ce qui empêcherait certainement VIA de desservir la vallée, n'est-ce pas? Il s'agit du couloir Halifax à Yarmouth qui, à la gare de jonction de Windsor, passe par un tronçon de la voie CN.

M. Hanigan: Je n'ai pas entendu mentionner cette éventualité.

Le président: N'en saviez-vous donc rien?

M. Hanigan: Certainement pas.

Le président: Je vais rester aux aguets et vous avertirai certainement si une décision est prise. Si CN abandonnait ce tronçon, le service serait effectivement interrompu.

M. Benjamin: Voilà ce que nous vaut la déréglementation!

Le président: C'est exact. Ma dernière question porte sur les trains LRC, mentionnés par M. Hanigan ainsi que par M. de Belleval, je crois. Nous ne parlons pas des wagons, censés être légers, rapides et confortables, mais des difficultés causées par les locomotives, n'est-ce pas? Qu'en est-il de ces locomotives? Songez-vous toujours à les acquérir ou allez-vous vous adresser ailleurs? M.

[Texte]

going to go somewhere else? Mr. Clifford should be here pushing his locomotives, but he is not here today. So what is the status of those, because you have had a heck of a lot of problems with them?

Mr. Hanigan: We have bought a fair chunk of Mr. Clifford's locomotives, as you know. We have already received 30 GM locomotives, and we have another 26 on order that will be delivered in 1989.

As far as the LRC locomotives are concerned, we are still having operational problems with them. We are presently doing a lot of modifications to those locomotives.

• 1730

Mr. Benjamin: At whose expense?

The Chairman: That is what I was going to come to. Is there any penalty clause in here that you have been able to—

Mr. Benjamin: What about warranty?

Mr. Hanigan: Some of the expenses are picked up by the manufacturer. As a matter of fact, the largest part of the cost of these "mods" is picked up by the manufacturer. We assume part of it because there will be some improvements beyond the technical, original features. If these mods are successful, we will benefit from them too. So we have picked up part of it, but the largest part is picked up by the manufacturer.

These mods are presently being done. We hope they will improve substantially the performance of the locomotives. But it is not a sure thing yet.

Mr. Benjamin: The new ones you are buying: are they adaptable, such that you use them on LRC equipment—

Mr. Hanigan: Yes, they can. There is a difference, though, in the speed with which we can operate the GM locomotives. They have a maximum speed of 90 miles per hour, compared with the 95 miles per hour of the LRCs. So we have to give up some time when we use GM locomotives.

The Chairman: Did a consultant recommend those? How did we get involved in these, when they really did not pan out very well right from the start? It was before your time.

Mr. Guiney: But the original concept of LRCs was really at the later stages of CN, and the government of the country, where the LRC was part and parcel of a development program that was ultimately turned over to VIA Rail as a finished product.

The Chairman: As some of us have thought, you have started with several albatrosses around your neck, and in effect this was one.

[Traduction]

Clifford, qui s'en est fait le défenseur, est absent aujourd'hui. Où en est donc la question, compte tenu des difficultés que ces locomotives vous ont causées?

M. Hanigan: Vous savez que nous avons acheté un grand nombre des locomotives de M. Clifford; nous avons déjà reçu 30 locomotives GM, et nous en avons commandé 26 autres qui seront livrées en 1989.

En ce qui concerne les locomotives LRC, elles nous ont causé beaucoup de problèmes et nous procédons actuellement à des modifications sur ces locomotives.

M. Benjamin: Aux frais de qui?

Le président: J'y arrive. A-t-on prévu des pénalités que vous avez pu...

M. Benjamin: Et que faites-vous de la garantie?

M. Hanigan: Certaines de ces dépenses sont effectivement à la charge du fabricant, à vrai dire la plus grande partie de ces modifications. Nous nous chargeons d'une partie parce que nous voulons apporter certaines améliorations qui ne touchent pas directement aux caractéristiques techniques des locomotives originales. En cas de succès, nous devrions également en profiter et c'est pourquoi nous assumons une partie des frais, mais c'est le fabricant qui en paie la majorité.

Ces modifications sont en cours de réalisation et nous espérons qu'elles amélioreront considérablement la performance des locomotives mais rien n'est certain, à ce stade.

M. Benjamin: Les nouvelles locomotives que vous achetez sont-elles adaptables, afin que vous les utilisiez sur le matériel LRC...

M. Hanigan: Oui, elles le sont, mais il y a une différence dans la vitesse avec laquelle nous pouvons faire fonctionner les locomotives GM. Celles-ci ont une vitesse maximale de 90 milles à l'heure, comparés aux 95 milles par heure des locomotives LRC. En achetant des locomotives GM nous perdons donc un peu sur la vitesse.

Le président: Est-ce un consultant qui les a recommandées? Comment se fait-il que nous nous soyons lancés là-dedans alors que d'emblée elles n'ont pas donné toute satisfaction? C'était avant votre venue.

M. Guiney: Mais le projet original des locomotives LRC avait été formé juste avant que le CN ne cède certains aspects de ses activités à VIA Rail. Les locomotives LRC étaient un des éléments du programme de développement formé par le gouvernement d'alors, programme qui avait été imposé tel quel à VIA Rail.

Le président: C'est bien ce que pensaient certains d'entre nous: dès le départ, vous trainiez plusieurs boulets, dont celui-là.

[Text]

Mr. Robichaud: You say you bought a substantial number of locomotives from GM. Where are the other locomotives being bought?

Mr. Hanigan: That is it.

Mr. Robichaud: They are all from there.

Mr. Hanigan: We have already received 30 new locomotives from General Motors, and we have 26 on order.

Mr. Robichaud: And the 26 others are from GM also.

Mr. Hanigan: Yes.

Mr. Robichaud: Bravo!

The Chairman: Thank you, Mr. Hanigan and Mr. de Belleval, for coming today.

This committee stands adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

M. Robichaud: Vous disiez que vous avez acheté un grand nombre de locomotives à GM. D'où proviennent les autres locomotives?

M. Hanigan: C'est justement cela.

M. Robichaud: Elles proviennent toutes de GM.

M. Hanigan: Nous avons déjà reçu 30 nouvelles locomotives de General Motors et nous en avons commandé 26.

M. Robichaud: Qui proviendront également de GM.

M. Hanigan: C'est exact.

M. Robichaud: Bravo!

Le président: Je vous remercie, messieurs Hanigan et de Belleval, d'avoir bien voulu témoigner aujourd'hui.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From VIA Rail:

Denis de Belleval, President and Chief Executive Officer;
Lawrence Hanigan, Chairman of the Board;
Robert Guiney, Vice-President and Chief of Transportation;
James Roche, Vice-President, Corporate Planning.

TÉMOINS

De VIA Rail:

Denis de Belleval, président-directeur général;
Lawrence Hanigan, président du conseil;
Robert Guiney, vice-président et chef du transport;
James Roche, vice-président, Planification générale.



CANADA

INDEX

STANDING COMMITTEE ON

Transport

HOUSE OF COMMONS



Issues 1-64

•

1986-1988

•

2nd Session

•

33rd Parliament

Chairman: Patrick Nowlan

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by
the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

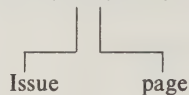
En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USERS

This Index is a subject-based and cross-referenced index which provides subject analysis as well as corresponding entries under the names of individual Members of Parliament.

Each participating Member and witness has a global entry, based on the order of reference that covers all pages where he/she spoke.

Knowles, Hon. Stanley (NDP—Winnipeg North Centre)
Regional Economic Expansion Department estimates,
1984-1985, main, **15:9**, 11-2, 19



Testimony and debate are analysed for subject content and the entries are arranged alphabetically.

Member	Knowles
subject entry	Steel industry, 15:9

Main subject	Steel industry
sub-heading	Exports, 15:9

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under Witnesses shows all appearances by organizations before the Committee; the heading Orders of Reference lists all matters studied by the committee; the section Procedure and Committee business records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes.

The index is extensively cross-referenced to account for organization of subject detail and varying terminology. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash “—”.

Women *see* Canadian Forces—Training

A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading “Dates and Issues” on the following page.

The most common abbreviations found in the Index are as follows:

A = Appendices Amdt. = Amendment M. = Motion S.O. = Standing Order

Political affiliations: L = Liberal PC = Progressive Conservative NDP = New
Democratic Party Ind = Independent Ind-L = Independent Liberal

**For further information contact the
Index and Reference Branch—992-8976**

INDEX

HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE

OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION—THIRTY-THIRD PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1986—

October: 21st, 1.
November: 18th, 1; 20th, 2.
December: 2nd, 3; 4th, 4; 9th, 5; 15th, 6.

—1987—

January: 20th, 7; 22nd, 8.
February: 5th, 9; 10th, 10; 17th, 11.
March: 2nd, 12; 3rd, 13; 5th, 14; 9th, 15; 10th, 16; 12th, 17; 16th, 18; 17th, 19; 18th, 20; 19th, 21; 23rd, 22; 24th, 23; 25th, 24; 26th, 25; 30th, 26; 31st, 27.
April: 1st, 28; 2nd, 29; 3rd, 30; 7th, 31; 8th, 32; 9th, 33; 10th, 34; 13th, 35; 14th, 36.
May: 12th, 37; 15th, 37; 19th, 21st, 38.
June: 9th, 39; 11th, 40; 16th, 18th, 41.
August: 18th, 42.
September: 15th, 42; 17th, 43; 23rd, 44.
October: 15th, 44.
November: 17th, 24th, 26th, 44.
December: 3rd, 44; 4th, 45; 17th, 46.

—1988—

January: 26th, 47; 28th, 48.
February: 23rd, 49; 25th, 50.
March: 1st, 51; 8th, 52; 10th, 53; 15th, 54; 22nd, 55; 24th, 56.
April: 12th, 57; 20th, 58; 21st, 59; 28th, 60.
May: 31st, 61.
June: 14th, 62; 16th, 63; 21st, 64.

Abbott, E.G. (Canadian Railway Labour Association)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:3, 5-7, 11-7
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:3, 5-7, 11-7
 Railway Safety Act (Bill C-105), 51:3-38

Abitibi-Témiscamingue region, Que. *see* Canadian National
 Railways; Highways and roads

Access to Information Act, 28:96

Acid rain *see* Coal—Low-sulphur

Acquired immune deficiency syndrome *see* AIDS

Advocacy Resource Centre for the Handicapped *see* Witnesses

Aeronautics Act, 41:20

Agenda and procedure subcommittee *see* Procedure and
 Committee business

Ages, Bob (Coalition Against Free Trade)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 102-6
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 102-6

Agreed charges *see* Freight rates

AIDS (acquired immune deficiency syndrome) *see* Railways—
 Employees

Aiken, Don (Alberta Federation of Labour)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 93, 99,
 111-2
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 93, 99,
 111-2

Air Atlantic *see* Pacific Western Airlines Ltd.—Subsidiaries

Air Canada

Aircraft
 de Havilland DASH-8, service use, 13:73
 Maintenance, PROMIS computer system, 61:6
 McDonnell Douglas DC-9, serviceability, 17:12
 New, 60:25; 61:7, 30-6
Anniversary, fiftieth, 34:7
Annual Report, 1987, Capital Budget, amended, 1987, 61:4-49
Atlantic provinces, 28:14-5
Board of directors, government instructions, 60:22-3
Capital investment, 13:79; 40:14
Competitiveness, efficiency, 13:58, 82; 40:11-3; 61:4
Connector network, regional carrier affiliations, 61:5-6
See also Air Canada—Subsidiaries
Debt/equity ratio, 40:14
Debt, long-term, 61:42-4
Decision-making, expediting, 61:12-4
Disabled and handicapped
 Employment opportunities, 61:38-9
 Service to, 61:45
Drugs smuggled aboard aircraft, \$100,000 United Kingdom
 fine, 38:55-6
Employees
 Job security, 13:60
 Security clearances, 61:26
Fares, seat sales, etc., 13:78, 81-2
Flight 870, bomb threat hoax, 44:21, 23-4
Government funding, 61:8-9, 11
Ground operations, cutbacks, 29:22-3
Labour/management relations, dispute, 61:5

Air Canada—Cont.

London, Ont., 13:74-6
Maintenance and training functions, use by other airlines,
 61:6-7
Maintenance centres, 60:22
Mandate, imposed public duty, 13:79; 22:11-2; 40:11
Meals, 18:44
Pacific Rim countries, 13:63-4, 75
Pensions, employer contributions, accumulated pension fund
 surplus use, 61:36-8
Privatization, 16:50; 17:16; 18:43, 129; 19:77; 23:26, 30-1; 25:24;
 27:57, 87; 123; 38:56, 59, 61-2; 40:22; 60:19-21; 61:16-7
Board of directors, government instructions, 60:22-4
Capital structure, improving, 13:79, 83
Competition, impact, 16:47-8; 40:5, 12, 29-30; 60:9
Equity, access to, 13:79, 83; 27:124-5; 35:150; 40:14;
 61:7-9, 11-3, 48
Full/partial, 60:14-5
Government position, 25:24
Impact, harmful, 22:7-8
Investment, return on, 16:51-2; 40:13
Legislation, 61:22-3
Mixed enterprise, avoiding, 17:12-3; 40:21
Shares, 29:181; 61:29-30
Revenue, 13:77; 61:5, 11
Role, 13:61
Routes, 61:6, 23-8
Safety, 13:73-4, 85-6
Committees, 29:23-4
 Jeannot, President Pierre, comments outside Committee,
 14:20
Priority, 61:6
Privatization impact, 13:84-5
Shares, dividends, 61:46-7
Station abandonments, closures, etc., 13:72-3, 88-9
Subsidiaries, affiliated companies, etc., serving smaller cities,
 feeder line service, 13:61-2, 65-9, 83-4, 89; 28:72
See also Air Canada—Connector network
Subsidies, 13:62
Tickets, reservation systems
 Gemini computer system, Wardair involvement, 61:18
 Reservec computer system, 17:13-4; 40:14-5
Victoria, B.C., 13:68-9
Wine, Canadian, service, 6:34
See also Air transport—Rights; Witnesses

Air navigation

Loran C network, installation, 6:40-2; 44:61-2
 NAVSTAR system, 6:41, 43

Air Navigation System *see* Airports

Air traffic controllers

Official languages policy/bilingualism, 62:26-9
See also Air transport—Accidents/incidents

Air transport

Access, public, 22:5
Accidents/incidents, 19:18; 41:29-30
 Air traffic controllers, 18:161-3; 40:7, 10, 16; 41:30-1;
 62:64-5
 Arrow Airlines DC-8 crash, Gander, Nfld., Dec. 12/85,
 18:153-4; 23:22; 26:54, 57

Air transport—Cont.**Accidents/incidents—Cont.**

- Causes, pilot error, 6:9-10
- Collision avoidance systems, 62:41-2
- Increase, 34:10-1; 40:6, 8, 19
- Investigations, 34:8
- Near misses, 60:36-7; 62:42-3
- Aircrew qualifications, pre-audit, 23:9
- Atlantic provinces, 14:96, 104-5
- Canada-United States reciprocal arrangements, 13:69-71
- Cargo, 13:86-7, 89-90
- Carriers, insurance premiums, 14:17-8
- Charter service, 32:20
- Community demand, 23:35-7
- Companies, sale of assets or shares, 21:122-3
- Competition, 16:87; 29:17; 60:9; 61:46
 - Competition Act, impact, 17:13
 - Consumers' Association of Canada position, 17:18
 - Decrease, 6:30-4; 13:55-6; 18:151; 19:111, 119; 22:15, 17; 24:39; 26:54, 99-100; 27:23; 28:72
 - Deregulation, impact, 6:30-2
 - Fares, impact, 14:85
 - Increase, 16:46-7; 22:15
 - Monitoring, 24:33-4
 - Small/large carriers, 14:87-8; 23:32-4; 26:34-5
 - See also* Air Canada—Privatization; Canadian Pacific Air Lines Ltd.
- Computer reservation systems, 17:13; 18:133; 40:14-5
 - See also* Air Canada—Tickets
- Consolidation, 61:5
- Customs pre-clearance, 13:70
- Deregulation, 13:60; 14:93; 19:8; 21:9-10; 61:10, 12
 - Benefits/negative impact, 15:34, 37, 49-50; 18:153-7; 22:6-7; 27:63; 61:10, 12
 - Employment effects, layoffs, 13:60; 15:39-40; 18:35-40, 47-9, 173-5; 22:7-9, 11, 15-7, 62-3; 23:14-5, 21-2, 24, 23:75; 25:12-4, 26-7; 27:57-9; 28:52-3, 58-9, 73-5, 77, 144; 29:17, 19, 65, 69-70; 36:133-4
 - Fares, impact, 6:30
 - Pace, slowing down, 23:12-3
 - Public support, 17:7; 19:109; 40:22-3
 - Self-regulation, 22:64-72; 61:26-8
 - United States comparison, 13:58-60; 18:37-8, 46, 106; 19:91-2; 20:49; 21:67; 22:63, 66; 23:13, 15, 25, 49-50, 70; 26:54; 27:56-7; 40:7-8, 28-9; 41:11-4; 49:19-20
 - See also* Air transport—Competition—Safety; VIA Rail Canada Inc.
- Disabled and handicapped, 13:80; 17:7; 18:173; 22:13-4; 26:93; 28:76; 32:20-1; 35:166; 61:38-9
 - See also* Air Canada; Air transport—Jet/propeller service
- Domestic market, 14:85, 105; 61:23-4
- Employees, part-time, 28:80-1
- Entry and exit provisions, 31:37-8
- Fares, 22:6; 26:106; 40:5
 - Deep discount fares, 14:94-5
 - Frequent flyer programs, 17:14, 20-1, 64-5
 - Increase, 18:173; 23:49-50, 53-4, 79; 26:48
 - Long-haul routes, 11:49-50; 17:10
 - Predatory pricing, 15:51; 17:26-7; 18:148-9
 - Reduction, 17:62-3; 19:109; 21:85-6; 23:32-3, 79; 26:48, 53, 90-1, 100

Air transport—Cont.**Fares—Cont.**

- Seat sales, 24:40; 26:100; 28:34-5, 72
- Short-haul routes, 11:49-50; 17:9
- United States comparison, 28:55, 59-60
- See also* Air Canada; Air transport—Deregulation
- Feeder line service, 22:12, 16-7
- Flight attendants, 23:12, 16-8, 20-1; 27:58-9
- Foreign
 - Carriers, 13:57, 60
 - Ownership, share limitation, 13:60-1, 71-2, 79; 14:82-4, 88-90; 15:38; 16:86-8, 92; 17:9, 19, 22; 19:21-2; 21:26, 122; 26:106-7; 27:127-8; 28:72; 29:66; 31:29, 36-7; 32:16-7
 - Takeovers, 11:32-3; 16:86-8, 92
- Government
 - Assistance, 14:96-7, 99-100
 - Services, user fees, 16:92-3
 - See also* Air transport—Passenger tax
- Ground staff, stress, 28:80-1
- Happy Valley—Goose Bay, Labrador, 26:70-1
- Helicopters, 34:5
- Hub and spoke system, 39:45-6; 41:13-5
- Industrial relations, 18:36, 47-8; 23:13; 28:75-6
- Interference, political, 26:106
- International, 32:19
- Jet/propeller service, short-haul routes, 18:13; 21:82, 85, 103, 145; 26:54, 103-4; 27:24
 - Cost efficiency, 21:70, 84
 - Deterioration, 23:19, 74; 26:90-1
 - Disabled and handicapped persons, 21:112-3
 - Service frequency/passenger load, 18:118, 173; 21:72-3
 - Turbo-prop aircraft, 21:129-30
- Kenora, Ont.-Wawa, Ont., AWORS system, installing, 44:60-1
- Licences
 - Aircraft-weight restriction, 21:121, 126-7; 32:18, 20-1; 35:166
 - Cancellation or suspension, 37:24
 - "Fit, willing and able" test, 17:9; 21:120-1, 128-9; 26:32-3; 35:159
 - Public convenience and necessity test, 21:67, 120-1; 26:98-9
 - Terms and conditions, 35:164, 168-9
- London, Ont., 23:76-7
- Luggage, carry-on, 62:43
- Mechanics, 19:80
- Mergers and concentrations, 18:148; 29:17, 181; 40:5-6, 20-1, 29-30
 - Collective bargaining, impact, 18:38-9; 21:137-8
 - Increase, 23:19-20, 26, 49, 68; 26:48, 99; 27:56-7, 127; 28:78
 - Layoffs, 18:96; 23:67
 - United States comparison, 18:38; 40:11
 - See also* Canadian Pacific Air Lines Ltd.
- Newfoundland government plan, 26:104
- Northern areas, smaller centres, 13:55; 16:47; 21:68; 23:18-9; 26:9; 29:19
 - Government assistance, 17:10; 21:25-6
 - Imposed public duties, 16:48-9; 27:15; 31:40, 42-3; 34:6
 - North-south/east-west routes, 13:57, 71; 16:50; 18:147-8; 21:121-4

Air transport—Cont.

Northern areas, smaller centres—*Cont.*

Special status, designation, 11:16; 14:94, 100-1; 15:53, 59, 62-3; 16:90-1; 18:115-6; 19:9, 86; 20:52-3, 108; 21:25-6; 23:27, 32-4; 26:13-4, 18-4, 53, 68, 92, 113-4; 27:16-7; 28:16; 29:176; 31:41; 34:12

Transient operators, effects on established operations, Austin Airways, etc., 15:50-61; 16:54-5, 88-9; 17:23-4, 26-7; 21:84-5; 23:32

United States comparison, 17:25

Official languages policy/bilingualism, 61:32

Passenger tax, 23:29; 29:18-9; 39:20, 23, 26-7, 29, 47-8; 40:27, 30; 41:18; 62:59-60

See also Airports—User fees

Peak hours, 41:17-8

Pilots

Medical examinations, 41:25; 56:6-7, 16-7

Shortage, 22:73-4

Policy, 22:5; 40:12

Prince Edward Island-Magdalen Islands, 27:82, 87-8, 96-7

Regional carriers, 13:56-7, 65; 15:50-3, 57-8; 16:54-5; 18:45; 41:13-4

Reservation systems, 61:19

See also Air Canada; Wardair

Rights, Air Canada dividing with other carriers, 13:74-5

Routes, international, 17:10-1; 18:132; 19:9

Safety, 16:88-90, 93-7; 17:58, 66; 18:13, 38, 41, 99, 151, 154-6, 158-61; 19:79-80; 20:50; 21:67; 23:17-8, 20-3, 25, 51-2, 70; 26:48, 53; 27:57, 59-60; 28:133; 34:4-6, 11-3, 15-9; 35:167-8; 39:21; 41:23-4

Aircraft certifications, 18:178-80

See also Aircraft—Ex-military

Cost cutting, 13:80-1

Deregulation, impact, 40:4, 6, 24

Importance, 13:55-6; 15:37

Improvements, 11:29-30

Information, availability, 40:18-20

Inspections, airlines performing, 62:65-7

Inspectors, 18:163-4, 174; 19:18-9; 21:73-4; 22:63-75; 23:10, 72-3; 28:55-6, 75, 79-80; 29:23, 64, 67, 69; 34:14-5; 35:112-3, 116-7; 40:7, 16; 41:9

Insurance requirements, 26:61; 32:20; 33:12-3

Repairs, stacking, 29:24-5

Standards, 21:73-4; 29:17-22, 25, 63-5, 70-4, 76-7; 34:16-8; 35:158-9; 40:6-9, 28

Statistics, 29:26-7; 40:7, 9

United States comparison, 13:83, 86-8; 18:46-8, 111, 157-60, 174; 19:18; 21:74-6; 23:66; 29:64; 34:5, 15; 40:7-10, 16-9

Unsafe equipment, worker's right of refusal to use or certify as safe, 21:57, 125; 22:75-6; 23:8-9, 70-1; 29:26, 75-6; 31:36; 32:50-1; 34:13-4

See also National air safety code

Schedules, 17:65-6; 18:43-4; 62:15-6

Service

Decline, 18:42-4; 26:94, 98-9, 103, 105-6; 27:66-7; 28:7-8, 76-9

See also Air Canada—Station abandonments

Entry and exit provisions/discontinuance/reinstatement, 17:9; 18:12, 19-20, 27-8; 28:8, 17-8; 32:18-9; 35:160-1

In-flight, 23:17

On-time performance, emphasis, 28:80

Smoking, banning, 23:21

Air transport—Cont.

Statistics, 22:63; 23:23

Stephenville, Nfld., 26:32-4, 36-7

Subsidies, 17:10, 19-20; 23:37; 26:52-3; 28:26

Survey, 17:23

System Analysis and Functional Evaluation Program, 6:10

Tariffs, 35:163-4

Traffic, increase, 13:83; 23:66

United States airlines, entry into Canadian market, 17:9, 18-9, 26

Winnipeg, Man., 21:69-70

Air Transport Association of Canada *see* Witnesses

Aircraft

Airworthiness, Committee study, 62:5-71

de Havilland Dash-8, availability to small carriers, 23:27-9, 31-2

See also Air Canada—Aircraft

Ex-military, imports, airworthiness certificates, etc., 62:16-22, 45-52, 65-9

Passenger capacities, increase, 23:17

Single-engine, offshore flights, regulations, 62:69-77

Water bombers, commercial designation, exemption, 21:63; 23:6, 8, 10-1; 32:17-8; 35:157

See also Forest fires

Aircraft Operations Group Association *see* Witnesses

Aircrew *see* Air transport

Airports

Air Navigation System, changes, 38:87

Baggage handling, 44:30

Banff, Alta., airstrip, 38:60-1

British Columbia, microwave landing systems, installing, 38:58, 88

Calgary, Alta., air museum, 62:57-8

Closure, consultations, 29:177

Commercial development, 40:31-2, 35-6

Construction

Committee study, 62:5-71

Projects, alterations, cost recovery, 44:35

Deer Lake, Nfld., terminal expansion, 6:30-2

Edmonton, Alta., 41:23

Financial assistance program, 6:50

Firefighting services, 6:26-8; 18:8, 11-3, 153; 21:74, 99; 23:72; 26:60-1, 92; 27:60-1; 29:74-5; 31:45-6; 38:65-6; 39:32, 42-3; 40:39-40

Food concessions, prices, service, etc., 6:43

France, Charles De Gaulle Airport, security, 44:15-6, 29

Funding, 39:23

Hotels, sites, developing, 6:11; 38:77-9; 39:34, 37; 40:31

Island Airport, Toronto, Ont., 41:27, 32

Labrador, coastal airstrips, 26:68-9

Land use, standards, 39:32

Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., 41:15, 17

Area 5 lease, 6:11

Expansion, noise abatement procedures, 62:15-6

Runway, additional, constructing, 60:25-6; 61:40; 62:13-5

Terminal 2

Extension, 60:26; 61:40-2; 62:36-7

Security screening positions, 61:47-9; 62:39-41

Terminal 3, construction, lease, etc., 38:74-5; 60:11

Airports—Cont.

Lester B. Pearson International, Toronto...—*Cont.*

Terminal 3, construction, lease, etc.—*Cont.*

Committee study, 46:4-28

London, Ont., cargo warehouse, etc., 62:52-4

Management and ownership, 38:59; 60:10; 62:58-60

Committee study, 39:19-50; 40:4-42; 41:5-32

Crown corporation assuming, 39:21-2, 25, 44; 40:32-3

Economic development boards, establishing, 39:41

Financial burden, 40:26-7, 30-1, 37-8; 41:8-9, 15

History, 39:22-3

Limitations, 39:39

Local advisory groups, establishment, 38:83-5; 39:30-1, 49

Localization, long-term leases, etc., 39:21-8, 39-40, 47;

40:26, 30, 32-6; 41:6-11, 19, 21-3, 32

Options, plans, 39:22, 29-30, 43-4, 49

Policy, public reaction, 39:26, 36-9; 41:5-7

Self-sufficiency, 39:29-30, 40, 45

Subsidies, 41:10-1, 15-7

Task force report, 6:28-9; 38:26, 31-2, 36; 39:21, 42; 40:25, 27-8, 33, 38-9; 41:7

Transport Canada Airports Authority Model, 39:22-4

Microwave landing systems, installing, 62:37-8

See also Airports—British Columbia

Moncton, N.B., Transport Department hangar, 44:35-6

Offshore, development, Transport Department involvement, 6:11-2, 44

Ottawa, Ont.

Bomb hoax, 62:44-5

Flight service station, etc., 41:22-3, 28-9

Outmoded, 41:18-9

Pickering, Ont., unused land, return to original owners, 60:42

Radar Modernization Project, 62:38-9

Safety, Canadian standards, 6:26-7; 38:36-7

Security, 11:40-1; 29:70; 39:39; 44:13

Baggage, checked, screening, 62:56

Breaches, allegations, employee discipline threats, 44:22-3, 36-7, 55-6

Canadian Airport Security System, inspection and detection equipment, 6:12

Canadian Armed Forces personnel, use, 44:28

Checks, test methods, 62:29-30, 39

Committee study, 62:5-71

Committee studying, 1:14-5; 44:41-2

Employee screening procedures, fingerprinting, etc., 44:24-8, 37-40

Identification cards, passes, etc., 38:73; 44:44-5

Increasing, 38:71

Industrial dispute situation, temporary passes, 44:38

International flights, bomb possibility, baggage matching, sequencing, 44:19-22, 52-4; 62:31-2, 56-7

Other countries, comparison, 62:45

Passengers, air-side transfers, 62:54-5

Personnel

Training, 38:52-5, 66-75; 61:20, 22

Wages, 61:25-6

Responsibility, Transport Department/private security firm, 6:35-6; 38:52-4, 56, 68-9, 76-7; 44:19, 23, 28-32, 53-5; 61:19-21, 25, 44-6

Special constables, transfer possibility, 62:43-4

Airports—Cont.

Security—*Cont.*

Terrorism, countermeasures, 6:36; 44:13, 15-6

Weapons, 38:52, 71-2, 78; 62:30-1

See also Airports—France—Lester B. Pearson International

Services, tenders, 39:33-5

Statistics, 39:19-20, 29, 31, 41, 47-9

Stephenville, Nfld., firefighters, pensions, 6:30

Study programs, 38:87

Taxi services, 6:44; 38:100-1

Thunder Bay, Ont., upgrading/new construction, 38:85-7; 44:48

Upgrading, funds, 6:10, 44-5

User fees, 41:21

See also Air transport—Passenger tax

Airworthiness certificates *see* Aircraft

Alary, Jacques (Association du camionnage du Québec Inc.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 29-37

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 29-37

Alaska gas pipeline, 60:28-9

Alberta *see* Freight rates; Trucking industry

Alberta Federation of Labour *see* Witnesses

Alberta Gas Chemicals Ltd. *see* Witnesses

Alberta Government *see* Witnesses

Alberta Wheat Pool *see* Witnesses

Albertans Against Deregulation, 19:103-10

See also Witnesses

Alderdale and Beachburg, Ont., *see* Canadian National Railways—Branch line abandonment

Alexandria, Ont., *see* Canadian National Railways—Branch line abandonment

Algoma Central Railway *see* Witnesses

Amell, R.L. Bob (C-I-L Inc.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 14, 16, 21-2

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 14, 16, 21-2

Anderson, Donald (Potato Marketing Council of Prince Edward Island)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 111-6

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 111-6

Angus, Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)

Air Canada, 13:77-9; 14:20, 27

Annual Report, 1987, Capital Budget, amended, 1987, 61:25-8, 35, 44-7

Air navigation, 44:61-2

Air transport, 11:29; 13:80; 14:88-90, 101; 16:88-92; 17:64-6;

18:41-2, 111, 116, 151, 164, 178-80; 19:21, 91-2, 109;

20:52-3, 108; 21:25-6, 112-3, 123-5; 22:75; 23:8-10, 24,

32-5, 70-1; 26:13-4, 92-3, 105-7, 113-4; 27:17, 59, 87, 127-8;

28:16-8, 80, 133; 29:24-6, 75; 31:36-7; 32:19-21, 51; 33:12-3;

34:11-5; 35:112-3, 116-7, 161, 163-4, 167; 41:25; 44:60-1;

61:26-8

Aircraft, 21:63-4; 23:8; 32:17-8; 35:157

Angus, Iain—Cont.

Airports, 18:12, 153; 23:72; 26:60-1, 92; 27:60-1; 38:83-7; 44:44-5, 48; 61:25, 44-5

Management and ownership, Committee study, 41:24-8

Atlantic Region Freight Assistance Act, 26:82-3

Bell Canada Act, 32:47

Bus transport, 32:54; 36:177

Cabinet, 145

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:12, 22-4, 26, 30, 48-9, 51, 53-4; 8:19-21, 27, 35-7, 39-57, 72-5, 79-80; 9:4-10, 12-4, 22-6, 28-9; 10:10-3, 18-21

Canada Shipping Act, 1:11

Canadian National Railways, 12:43, 18:111; 28:113, 132; 29:89; 30:29

Canadian Pacific Railway, 13:23; 42:11-2

Canadian Wheat Board, 45:55

Centre for Transportation Studies, University of British Columbia, 18:141-2

Champion Forest Products Ltd., 22:30

Clifford, references, 26:89

Coal, 13:105-61; 19:92-3

Energy industry, 14:48

Fertilizer, 17:30-1

Forest industry, 18:31-2, 58-9; 22:28-9

Free trade, Canada-United States negotiations, 19:91

Freight rates, 12:42, 66, 69-70; 13:96-7; 14:18, 43-5, 52, 59, 76; 16:67-9, 84; 18:124; 19:29-30, 38-9, 54; 20:61-2, 69, 85-6; 22:29-31; 26:85; 29:51-2, 90, 157-8; 32:12-6, 21-2, 24-6; 35:124-5, 127, 129, 132-3, 135-6, 143, 176-7, 192-3

Garvey, B., 9:22-3; 10:20-1

Grain, 42:55-6; 43:20

Grain elevators, 42:26, 74

Grain transportation, 4:39, 41, 43; 20:30-2; 29:151-2; 42:9-10, 13, 20, 25-6, 34-5, 42-5, 67, 72-5, 82-4, 88; 43:7; 44:65-6

Highways and roads, 28:46

Inland Water Freight Rates Act, 36:132

International Association of Great Lakes Ports, 44:15

Marine transport, 23:62-4; 32:41-2; 36:105

Maritime Pollution Claims Fund, 3:31-2

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:26-30, 44-7; 12:39-41, 66, 69-74, 82-6; 13:23-7, 51-2, 77-80, 95-7, 105-6; 14:18-22, 43-8, 52-3, 58-61, 76-7, 88-90, 100-1, 114; 16:18, 24-7, 53-4, 67-71, 82-5, 88-92, 96; 17:30-2, 60, 64-6; 18:11-3, 15, 31-4, 40-3, 58-9, 67-8, 82-3, 88-90, 95, 111, 114-6, 120, 124-5, 140-4, 151-3, 164, 168-9, 178-80; 19:20-2, 29-31, 38-9, 53-5, 62-4, 79-80, 85-6, 91-3, 109, 115-6, 126-8; 20:30-2, 29-41, 44, 51-3, 61-2, 69-70, 85-6, 108-9; 21:25-6, 36-8, 63-5, 112-5, 123-5, 144; 22:19, 28-31, 53-5, 75; 23:8-10, 24, 32-5, 62-4, 70-2; 24:7-12; 26:11-4, 42-4, 60-2, 82-5, 87, 89, 92-3, 96-7, 105-7, 113-4; 27:17-8, 25-6, 41, 44-6, 59-61, 73-5, 86-7, 114-9, 125-8, 131, 148-9, 151, 153-4; 28:15-8, 32, 35, 40, 43-6, 58, 65-7, 80-2, 105, 107, 112-3, 126-8, 132-3, 141, 146; 29:13, 24-6, 46, 51-3, 75-6, 89-91, 128, 144, 151-3, 157-8; 30:7, 20-2, 29, 49-50; 31:34-7; 32:4-6, 8-28, 30-2, 34-5, 37-41, 43-57; 33:8, 11-8, 35-40, 42-9; 34:11-7; 35:26-9, 31-3, 36, 38-43, 46, 51-3, 56-8, 60-1, 63-4, 66, 68, 71-3, 94, 96, 106-8, 112-3, 115-7, 121-6, 129, 131-3, 135-6, 143-5, 148-51, 154-5, 157-8, 160-1, 163-5, 168, 176-7, 189, 192-3, 195, 197, 200; 36:62, 72, 74, 85-8, 105, 115-6, 120-1, 123, 130, 132-3, 136, 141, 146-9, 152

National air safety code, 29:76

National rail safety code, 28:105, 133; 29:90

National Sea Products, 27:25, 153-4

Angus, Iain—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:26-30, 44-7; 12:39-41, 66, 69-74, 82-6; 13:23-7, 51-2, 77-80, 95-7, 105-6; 14:18-22, 43-8, 52-3, 58-61, 76-7, 88-90, 100-1, 114; 16:18, 24-7, 53-4, 67-71, 82-5, 88-92, 96; 17:30-2, 60, 64-6; 18:11-3, 15, 31-4, 40-3, 58-9, 67-8, 82-3, 88-90, 95, 111, 114-6, 120, 124-5, 140-4, 151-3, 164, 168-9, 178-80; 19:20-2, 29-31, 38-9, 53-5, 62-4, 79-80, 85-6, 91-3, 109, 115-6, 126-8; 20:30-2, 39-41, 44, 51-3, 61-2, 69-70, 85-6, 108-9; 21:25-6, 36-8, 63-5, 112-5, 123-5, 144; 22:19, 28-31, 53-5, 75; 23:8-10, 24, 32-5, 62-4, 70-2; 24:7-12; 26:11-4, 42-4, 60-2, 82-5, 87, 89, 92-3, 96-7, 105-7, 113-4; 27:17-8, 25-6, 41, 44-6, 59-61, 73-5, 86-7, 114-9, 125-8, 131, 148-9, 151, 153-4; 28:15-8, 32, 35, 40, 43-6, 58, 65-7, 80-2, 105, 107, 112-3, 126-8, 132-3, 141, 146; 29:13, 24-6, 46, 51-3, 75-6, 89-91, 128, 144, 151-3, 157-8; 30:7, 20-2, 29, 49-50; 31:34-7; 32:4-6, 8-28, 30-2, 34-5, 37-41, 43-57; 33:8, 11-8, 35-40, 42-9; 34:11-7; 35:26-9, 31-3, 36, 38-43, 46, 51-3, 56-8, 60-1, 63-4, 66, 68, 71-3, 94, 96, 106-8, 112-3, 115-7, 121-6, 129, 131-3, 135-6, 143-5, 148-51, 154-5, 157-8, 160-1, 163-5, 168, 176-7, 189, 192-3, 195, 197, 200; 36:62, 72, 74, 85-8, 105, 115-6, 120-1, 123, 130, 132-3, 136, 141, 146-9, 152

National Transportation Agency, 14:58-9; 19:62-3; 20:109; 22:55; 27:126; 31:34-5; 32:46; 35:46, 52, 56-61, 64-6, 68, 71-3, 96, 143-5

National transportation safety code, 17:31-2; 18:88-90, 168; 19:53-4; 21:36; 26:11-2; 28:66; 32:8-10; 36:162

Oil and gas industry, 19:116

Ontario Hydro, 4:42; 42:33

Order in Council appointments, 1:13

Pacific Western Airlines Ltd., 16:53

Pilotage, 42:27-9

Pipelines, 33:14

Potash, 16:82-3

Procedure and Committee business

Agenda, 47:33

Agenda and procedure subcommittee, 1:14; 57:45-6

Bills, 30:60-1; 32:46; 33:8, 11-2, 35, 37; 35:27-8, 33, 41-2, 52, 197; 36:130; 57:45

Briefs, M., 6:13

Business meeting, 43:27

Documents, 12:70; 16:18; 22:83-4

Meetings, 35:195; 44:14

Orders of Reference, 1:11

Organization meeting, 1:9, 11-4, 16-7; 44:14-5

Printing, M., 1:9

Questioning of witnesses, 3:29-31; 8:35-7, 39-41, 44-8; 14:20-1, 78, 88; 16:9-10; 18:88, 95; 19:39; 27:61; 32:24; 42:47-8, 86

Travel, 1:10-2, 16-7

M. (Ouellet), 6:8

Votes in House, 32:4-6; 41:24

Witnesses, 8:79-80; 16:77; 18:15, 138; 22:80-1; 26:96-7; 28:82; 33:8

M., 26:97

Pulp and paper industry, 22:30-1; 27:148-9

Railway Act, 57:43

Railway Relocation and Crossing Act, 59:80-1

Railway Safety Act (Bill C-105), 51:27, 35, 46-8; 57:19, 21-2, 30, 39-43, 45-6; 58:38; 59:39, 46-7, 50-1, 62, 64, 69, 73, 76-8, 80

Angus, Iain—Cont.

- Railways, 12:40, 71-4, 82-5; 13:25-6, 52, 95, 106; 14:45-7, 60, 76-7; 16:70-1, 83; 18:59, 143-4; 19:30, 93, 115; 20:40-1, 62, 69; 21:26; 22:28; 26:42-4; 27:44-5, 114-5, 125, 131; 28:16, 65-6, 105, 112-3; 29:90, 144, 152-3, 157-8; 30:20, 49-50; 32:22, 26-8, 30-1, 34, 37-40, 42; 35:122-3; 36:62, 71, 85-7; 51:27, 35, 46-7; 57:19, 21-2, 30, 39, 42; 58:34-5; 59:47, 50-1, 54, 59, 62-3, 69, 77
- Ridley Terminals Inc., 7:12, 22-4, 30, 48-9, 51; 8:19-23, 27, 41-5, 49-57; 9:5-8, 12-4, 23-6, 28; 10:10-3, 18-21
- References, 25:45
- St. Lawrence Seaway, 6:39; 29:151; 38:22-3; 42:6, 9, 12, 14, 34, 84-5; 43:6-9, 21
- St. Lawrence Seaway Authority, 1:11
- Annual Report, 1985-1986, and Auditor General Report, 3:14-6, 27-33, 35, 43-4; 4:22-7, 39, 41-3; 42:6, 9-14, 20, 25-9, 33-6, 42-8, 54-8, 72-5, 82-6, 88; 43:6-9, 20-1
- Capital and Operating Budgets, 1986-1987, 3:14-6, 27-33, 35, 43-4
- Corporate Plan, 1986-1991, 3:14-6, 27-33, 35, 43-4
- Sears Canada Inc., 27:73-5
- Shipping Conferences Exemption Act, 32:47
- Shipping industry, 4:24; 42:42
- Sydney Steel Corporation, 12:81
- Transport Department
- Annual Report, 1984-1985, 6:37-9
- Estimates, 1987-1988
- Main, 38:22-3, 28, 32-3, 36, 47-50, 59, 63-4, 83-9, 96-101
- Supplementary (C), 44:44-8, 60-2, 65, 69-71
- Transportation industry, 11:27-9, 44-7; 12:85-6; 14:20-2, 76, 101; 18:11-2, 115, 140-1, 152; 19:20-1, 126-8; 20:39-40, 51-2, 109; 21:112-4; 22:53-5; 26:13, 82-4, 92-3, 113; 27:86; 28:17, 146; 30:7; 31:35; 33:15-8; 35:26, 31, 36, 38-43, 95-6, 148-51, 154-5, 157, 148-9, 152
- Trucking industry, 11:29; 14:114; 16:24-5, 27; 18:168-9; 19:54, 63, 85-6; 20:52-3, 108; 21:36-8, 144; 24:7-12; 26:114; 27:25-6, 86-7, 115-7; 28:17, 43-5, 67, 126-8; 31:35; 32:49-53; 33:15, 106-7; 36:159-60, 166-70, 173
- Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 17:60
- VIA Rail Canada Inc., 2:5-8, 14; 6:37-9; 38:47-50, 63-4; 44:69; 64:6, 19
- Welland Canal, 3:13-4, 33
- Western Grain Transportation Act, 29:152; 32:11; 42:34-5, 57-8

Ansary, Hassan (Canada Ports Corporation)

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 8:3, 13

Anspach, Ron (Weyerhaeuser Ltd. (Saskatchewan Division))

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 74-82

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 74-82

Appendices

Dominion Marine Association charts, 1A:103

LeClair letter, 1A:1

Turn Air Ltd., Transport Department press release, 37A:1-10

See also Procedure and Committee business—Documents

Apsey, T.M. (Council of Forest Industries of British Columbia)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 16-7, 20-1, 32

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 16-7, 20-1, 32

Arason, Greg S. (Manitoba Pool Elevators)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 43-54

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 43-54

Arctic Transportation Ltd., 23:58-9

See also Witnesses

Armour, G.M. (Canadian Trucking Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:4, 76

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:4, 76

Armstrong, Peter J. (Canadian Interagency Forest Fire Centre)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 64-6

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 64-6

Armstrong, Robert G. (Great Lakes Pilotage Authority)

Great Lakes Pilotage Authority, Annual Report, 1985, and Auditor General Report, 5:4, 36-48

Arrow Airlines *see* Air transport—Accidents/incidents**Aspden, Roy (C-I-L Inc.)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 8, 15, 17

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 8, 15, 17

Association des mines et métaux du Québec *see* Witnesses**Association du camionnage du Québec Inc. *see* Witnesses****Association of American Railroads *see* Witnesses****"At and East" rates *see* Freight rates****Atkins, Dave (Federation of Canadian Municipalities)**

Railway Safety Act (Bill C-105), 55:3, 29-30

Atlantic Containers Express *see* Witnesses**Atlantic Pilotage Authority *see* Orders of Reference****Atlantic provinces *see* Air Canada; Air transport; Canadian National Railways; Railways; Transportation industry; Trucking industry****Atlantic Provinces Transportation Commission *see* Witnesses****Atlantic Provinces Trucking Association *see* Witnesses****Atlantic Region Freight Assistance Act, 26:82-3; 28:108****Auger, Jacques (Individual presentation)**

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:3, 5-30

Austin Airways *see* Air transport—Northern areas, Transient operators**Automatic weather observing and reporting stations *see* Air transport—Kenora, Ont.****Automotive and highway safety, 6:12****Automotive industry, 24:43-4, 47-50****AWORS *see* Air transport—Kenora, Ont.; Automatic weather observing and reporting stations****Baggage matching *see* Airports—Security, International flights****Baggaley, Carman (Consumers' Association of Canada)**

Airports, management and ownership, Committee study, 40:3, 6-10, 16-20, 23-4

Baker, David (Advocacy Resource Centre for the Handicapped)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:4, 51-61

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:4, 51-61

Baker, Everett (New Glasgow District and Labour Council)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 108-11, 117
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 108-11, 117

Baker, George (L—Gander—Twillingate)
Airports, management and ownership, Committee study, 40:36-8

Ballantyne, R. (Stelco Inc.)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:3, 26
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:3, 26

Balnais, Richard (Canadian Union of Public Employees, Airline Division)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:3, 24
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:3, 24

Banff, Alta. *see* Airports

Bankruptcies *see* Transportation industry; Trucking industry

Barbeau, Victor (Transport Department)
Railways, safety, Foisy report recommendations, Committee study, 47:5-31
Transport Department estimates, 1988-1989, main, 60:4, 36
VIA Rail Canada Inc., accident, Hinton, Alta., Feb. 8/86, Foisy report, Committee study, 47:5-31

Barry, A.E. (Senior Grain Transportation Committee)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 32
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 32

Bayne, Victor (Halifax-Dartmouth Port Development Commission)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 129-32
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 129-32

B.C. Federation of Labour *see* Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19)—References; National Transportation Act, 1987 (Bill C-18)—References; Witnesses

B.C. Government Employees' Union *see* Witnesses

Beach, Russ (Canadian Owners and Pilots Association)
Airports, management and ownership, Committee study, 41:3, 20-32

Beachell, Laurie (Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 110-1, 113-4, 117-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 110-1, 113-4, 117-8

Beatty, Robert (Senior Grain Transportation Committee)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 24-5
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 24-5

Bécancour, Que. *see* C-I-L Inc.

Beckwith, Robert S. (Coalition of Concerned Shippers)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:4, 59-78
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:4, 59-78

Bélanger, Jean (Canadian Chemical Producers' Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 54-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 54-8

Bell Canada Act, 32:47; 36:144

Bellingham, Gordon I. (Alberta Government)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 11-2, 14, 17-20, 22
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 11-2, 14, 17-20, 22

Belsher, Ross (PC—Fraser Valley East)

Air Canada, 40:21
Annual Report, 1987, Capital Budget, amended, 1987, 61:17-9, 28, 48
Air traffic controllers, 62:26-8
Air transport, 16:55, 96-7; 17:24-5; 18:13, 106, 161-4; 21:65; 22:68; 23:21-2; 61:19
Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:25-8, 58-9, 67
Airports, 61:19-21, 48
Construction, security, Committee study, 62:25-8, 58-9, 67
Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal 3, construction, lease, etc., Committee study, 46:12, 20-1
Management and ownership, Committee study, 39:20, 29, 39-40, 49; 40:11-2, 20-1, 23, 35-6, 39-40; 41:7-8, 13

Albertans Against Deregulation, 19:104, 106

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:11-2, 25-6; 8:22, 27-8, 62; 10:14

Canadian National Railways, Annual Report, 1987, 63:20-2

Canadian Pacific Railway, 42:11

Coal, 18:54

Fednav Ltd., 8:62; 10:14

Forest industry, 18:105

Freight rates, 12:35, 47; 16:68, 71; 18:54; 20:45, 86, 96-7; 35:127-8, 131-6, 142, 174, 181; 36:62

Grain transportation, 20:14; 42:24, 69

Laurentian Pilotage Authority, Annual Report, 1985, and Auditor General Report, 5:11, 15-6, 21-2, 25-6

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:30-2, 47-8; 12:31-2, 34-5, 47-9, 75-6; 14:34-5; 16:27-9, 33, 43-4, 55, 68, 71, 96-7; 17:24-5; 18:13-4, 21-5, 54, 60, 95, 105-8, 161-4, 169-71; 19:22, 31-2, 40, 74, 76, 104-7, 121; 20:14-5, 44-5, 80, 82-4, 86-7, 96-7, 106-7; 21:41, 65-6, 83, 90-1, 101, 144-5; 22:36-7, 68; 23:21-2; 32:50-1, 53; 36:159, 168, 179-80, 182, 190-1

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:30-2, 47-8; 12:31-2, 34-5, 47-9, 75-6; 14:34-5; 16:27-9, 33, 43-4, 55, 68, 71, 96-7; 17:24-5; 18:13-4, 21-5, 54, 60, 95, 105-8, 161-4, 169-71; 19:22, 31-2, 40, 74, 76, 104-7, 121; 20:14-5, 44-5, 80, 82-4, 86-7, 96-7, 106-7; 21:41, 65-6, 83, 90-1, 101, 144-5; 22:36-7, 68; 23:21-2; 32:50-1, 53; 35:27, 30, 49, 58, 75, 77-8, 82, 106, 126, 128, 131-3, 136, 142, 147, 174-6, 178, 181-2, 185, 189-90, 198, 200; 36:62, 64, 76, 83-7, 90, 105, 114, 116, 118, 127

National Transportation Agency, 11:48; 35:77-8; 36:127

National transportation safety code, 11:30; 20:106-7; 62:25

Pilotage, 5:15-6, 21-4

Procedure and Committee business

Bills, 35:179-80; 57:45

Business meeting, 39:7, 10-2, 15-7

Documents, 16:43-4

Questioning of witnesses, 16:9; 18:95; 62:25

Witnesses, 53:40-1

Railway Safety Act (Bill C-105), 49:28-9; 52:21-3; 53:9-11, 19-20, 37-8; 54:7, 12-4, 17; 55:29, 48-9; 57:8, 12, 17, 23-4, 27, 37, 41-2, 45; 58:14, 16, 22, 26, 31, 34, 36-7; 59:27-8, 40, 42, 50

Belsher, Ross—Cont.

- Railways, 11:31; 12:31, 48-9, 75-6; 14:34-5; 16:71-2; 18:26-7, 60; 19:31-2, 40, 104-5; 20:14-5, 44, 82; 22:36-7; 35:178; 36:62, 83, 86-7, 90; 49:28-9; 52:22-3; 53:9-10, 19-20, 37-8; 54:12-4, 17; 55:29, 48-9, 66; 57:8, 12, 23-4, 37; 58:14, 16, 26, 31, 37; 59:27-8, 42, 50, 52; 63:21-2
- Ridley Terminals Inc., 7:11, 25; 8:22, 27-8
- St. Lawrence Seaway, 42:38
- St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report, 1985-1986, and Auditor General Report, 42:11, 24, 38, 69
- Transportation Accident Investigation Board, 21:144-5
- Transportation industry, 11:30-1; 18:13, 26, 95, 110; 19:97, 104-5, 121; 20:45; 21:90-1; 35:27, 30, 82, 147
- Trucking industry, 11:30; 16:27-8, 33; 19:22; 21:41; 32:53; 35:106; 36:159, 168; 62:26-8
- Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 37:8-9, 18-9, 26, 39
- Urban Transportation Assistance Program, 55:29
- Vancouver Port Corporation, 8:28
- VIA Rail Canada Inc., 64:8-10, 31-3
- Wardair, 61:18

Benjamin, Les (NDP—Regina West)

- Air Canada, 13:65-9; 16:50-2; 35:150; 40:11-4, 21; 44:21, 23-4; 60:21-3, 25
- Annual Report, 1987, Capital Budget, amended, 1987, 61:10-1, 13-4, 18, 25, 29, 32-8, 41-2, 46-8
- Air transport, 11:16, 49; 13:65, 69-71; 14:17; 15:39-40, 55-6; 16:95-6; 17:18-20; 18:48, 160; 19:18-9; 21:84-6; 22:12-4, 69-72, 74-5; 23:16-9, 37, 53-4; 24:39; 25:26; 26:36-7; 27:15-7; 28:34; 29:69-70; 32:16-8; 35:158-9; 37:24; 39:20, 47-8; 40:11-2, 14-7, 22-3, 30; 41:18; 44:62; 62:15-6, 41-2
- Aircraft, 23:17
- Airworthiness, Committee study, 62:11-6, 39-43, 59, 64-7
- Airports, 6:36; 11:40-1; 21:99; 31:45-6; 38:65-7, 74-9, 100-1; 44:19-22, 42, 52-6; 60:25-6, 42; 61:25, 41-2, 47; 62:13-5
- Construction, security, Committee study, 62:11-6, 39-43, 59, 64-7
- Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal 3, construction, lease, etc., Committee study, 46:9, 17-20, 27-8
- Management and ownership, Committee study, 39:20-2, 24, 30-5, 41-3, 47-9; 40:10-7, 22-4, 30-3, 35, 37-8, 40-1; 41:13, 15-8, 24, 26, 29, 31
- Bus transport, 35:92-3
- Cabinet, 18:145
- Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 9:26-7
- Canada-United States Free Trade Agreement, 44:55-60, 63; 60:39
- Canadian Aviation Safety Board, 14:34
- Canadian National Railways, 6:53; 12:25-6, 28-9, 44; 23:43; 26:25; 28:91-2; 35:115; 38:24-5, 67; 53:7-8
- Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:24-8, 35-8, 50-1, 53, 55, 67-72, 74-5
- Annual Report, 1987, 63:10-4
- Canadian Pacific Railway, 23:43-4; 53:7
- Canadian Pool Car Operators Association Inc., 30:37-9
- Canadian Retail Shippers' Association, 27:104
- Canadian Transport Commission, 14:8; 25:10-1
- Canadian Wheat Board, 4:30-1

Benjamin, Les—Cont.

- Centre for Transportation Studies, University of British Columbia, 18:136-8, 146-7
- CN Route, 1:24-8
- Coal, 4:27-9; 9:26-7; 18:53-4
- Committee, 44:12
- Corporations, 16:42-3
- Crown corporations, 18:139; 33:27
- Crow's Nest Pass freight rates, 25:26
- Disabled and handicapped, 22:59
- Dollar, exchange rate, 17:46-7; 25:42
- Ferry service, 26:25
- Flour milling industry, 15:68-9
- Forest industry, 18:21, 23
- Free trade, Canada-United States negotiations, 44:56
- Freight rates, 4:29-30; 11:50-1; 12:54, 56-8, 69; 13:42-5, 100-1; 14:30-2, 71-2; 15:70-1; 16:14, 40-1, 73; 17:37; 18:24-5, 34-5, 128; 19:44; 20:9, 81, 104-5; 22:37, 45; 23:44-5; 24:36-8, 45-6, 50-1; 25:42-4, 47, 78-9; 26:74-8; 27:30, 39; 28:103; 29:91-2, 108-10, 145; 30:54-6; 32:11; 33:41; 35:104, 125-6, 132, 135, 142-3, 172, 176, 180-2, 187-8, 190; 36:67-8, 135-6, 141
- Grain elevators, 4:32
- Grain transportation, 4:30-1; 20:24-5, 32-3; 21:48-9; 36:176; 38:64-5; 44:54-6
- Great Lakes Pilotage Authority, Annual Report, 1985, and Auditor General Report, 5:40-1, 47
- Highways and roads, 60:15
- Icebreakers, 6:36
- Industry, 25:24-5
- Inland Water Freight Rates Act, 36:132
- Laurentian Pilotage Authority, Annual Report, 1985, and Auditor General Report, 5:13-6, 23-4, 35
- LeClair, references, 1:24, 75
- Marine transport, 36:106
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:15-9, 38-44, 49-52; 12:22-9, 44, 54-9, 77-83, 85-6; 13:9, 23, 39-45, 64-71, 100-6; 14:7-10, 17, 30-6, 69-73, 78-80, 106-7, 112-4; 15:17-21, 27-30, 32-3, 38-41, 54-7, 68, 86-8; 16:13-4, 24, 31-3, 40-3, 45-6, 50-2, 57-8, 66, 73-7, 90, 94-6; 17:18-21, 34-7, 46-50, 58, 63-4, 68, 85, 87-9; 18:14-5, 21-5, 34-5, 48, 53-4, 68-70, 76-80, 95, 98, 101-4, 117, 120, 128, 136-40, 146-7, 158-60; 19:14-9, 44-6, 65, 70-2, 76; 20:9-12, 18, 23-5, 30, 32-3, 40, 50-4, 57, 77-81, 83, 96, 98, 102-6, 109; 21:15-8, 34, 43, 48-50, 79, 83-6, 98-101, 105-6, 112-3, 118-20, 131, 140, 147; 22:12-5, 31, 37-9, 44-7, 49, 59-62, 68-72, 74-8; 23:12, 16-9, 37, 43-7, 52-4, 58, 64, 72, 81-4; 24:12, 17, 22, 27-9, 35-41, 45-7, 49-51; 25:7-8, 10-1, 24-6, 38-44, 47, 49-50, 58-62, 77-81, 91, 95; 26:25-6, 32, 35-7, 43-4, 51, 58, 62-3, 67, 69, 74-8, 90, 95, 113; 27:15-7, 29-30, 34, 37, 39, 52-4, 64-6, 72-3, 75, 95-7, 102-4, 107-8, 128, 131, 138-40, 149, 151-2; 28:17, 29, 32-4, 38, 48, 59-60, 81-3, 91-5, 116-7, 121-2, 137-9; 29:15, 31-4, 37, 43-5, 62, 68-70, 89, 91-2, 96, 108-11, 123, 128, 134-8, 145, 170-3; 30:10-4, 21-2, 37-40, 54-7; 31:19-24, 44-8; 32:6-11, 16-9; 33:25-7, 32-3; 36:165-6, 169, 171-2, 174, 176-7, 179-85, 187, 189, 192
- Municipalities, 55:18
- National air safety code, 29:68; 31:46
- National rail safety code, 47:15
- National Transportation Act, 1987, 47:25

Benjamin, Les—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 1:74; 11:15-9, 38-44, 49-52; 12:22-9, 44, 54-9, 77-83, 85-6; 13:9, 23, 39-45, 64-71, 100-6; 14:7-10, 17, 30-6, 69-73, 78-80, 106-7, 112-4; 15:17-21, 27-30, 32-3, 38-41, 54-7, 68, 86-8; 16:13-4, 24, 31-3, 40-3, 45-6, 50-2, 57-8, 66, 73-7, 90, 94-6; 17:18-21, 34-7, 46-50, 58, 63-4, 68, 85, 87-9; 18:14-5, 21-5, 34-5, 48, 53-4, 58-70, 76-80, 95, 98, 101-4, 117, 120, 128, 136-40, 146-7, 158-60; 19:14-9, 44-6, 65, 70-2, 76; 20:9-12, 18, 23-5, 30, 32-3, 40, 50-4, 57, 77-81, 83, 96, 98, 102-6, 109; 21:15-8, 34, 43, 48-50, 79, 83-6, 98-101, 105-6, 112-3, 118-20, 131, 140, 147; 22:12-5, 31, 37-9, 44-7, 49, 59-62, 68-72, 74-8; 23:12, 16-9, 37, 43-7, 52-4, 58, 64, 72, 81-4; 24:12, 17, 22, 27-9, 35-41, 45-7, 49-51; 25:7-8, 10-1, 24-6, 38-44, 47, 49-50, 58-62, 77-81, 91, 95; 26:25-6, 32, 35-7, 43-4, 51, 58, 62-3, 67, 69, 74-8, 90, 95, 113; 27:15-7, 29-30, 34, 37, 39, 52-4, 64-6, 72-3, 75, 95-7, 102-4, 107-8, 128, 131, 138-40, 149, 151-2; 28:17, 29, 32-4, 38, 48, 59-60, 81-3, 91-5, 116-7, 121-2, 132, 137-9; 29:15, 31-4, 37, 43-5, 62, 68-70, 89, 91-2, 96, 108-11, 123, 128, 134-8, 145, 170-3; 30:10-4, 21-2, 37-40, 54-7; 31:19-24, 44-8; 32:6-11, 16-9; 33:25-7, 32-8, 40-2, 44, 46, 48-9; 35:25, 27-33, 36, 39-42, 44-9, 51-8, 60-4, 67, 70-1, 73, 75, 77-8, 80, 82-5, 90-3, 95-8, 101, 103-5, 107-11, 114-6, 119, 121-6, 128, 130-2, 135, 137-9, 142-7, 149-54, 156, 158-63, 171-2, 176-8, 180-2, 184, 187-91, 194, 198-9; 36:67-70, 76, 78-82, 84, 89, 91-2, 94-6, 100-1, 106-7, 109-14, 116-24, 126-7, 129-36, 138-9, 141, 143, 146-7, 149, 152, 154-7

National Transportation Agency, 14:7, 9; 19:15-6; 29:69; 32:9-10; 35:44-55, 60-2, 64, 71, 73, 75, 77-8, 90, 116, 145-6; 36:109-13, 126, 128, 146; 47:16

Order in Council appointments, M., 47:18

National transportation safety code, 11:17-9; 12:58-9; 14:33; 17:49-50; 19:45-6; 22:45; 23:43, 45; 25:79-80; 26:24-5, 90; 27:95, 140; 28:32; 29:172; 30:10; 36:183-4

New Democratic Party, 6:21

Nowlan, references, 12:57; 26:67; 36:192; 44:12

Pacific Western Airlines Ltd., 16:52

Peat, Marwick and Partners, 25:53

Pem-Air Ltd., 15:54

Pilotage, 5:8, 13-6, 23, 47

Potash, 17:36; 25:25

Potatoes, 28:116-7

Procedure and Committee business

Bills, 30:61; 32:19; 33:37; 35:31, 33, 52-3, 56, 163; 36:129-31; 57:10; 58:10-2, 14, 17, 26

Briefs, 13:9; 15:41-2

Budget, M. (Tobin), 49:15

Business meeting, 40:41; 43:27

Documents, 1:31; 2:22; 14:78-9; 18:146; 21:34; 22:84; 23:64; 25:95; 30:59

Meetings, 17:64; 50:32, 37; 58:11; 63:4-5

Members, 6:8; 15:17; 21:79

Minister, 31:19-21; 60:30

Orders of Reference, 38:14-6

Organization meeting, 44:12-3

Photographs, 57:4

Points of order, 22:49, 62

Printing, minutes and evidence, 2:24

Benjamin, Les—Cont.

Procedure and Committee business—Cont.

Questioning of witnesses, 1:53; 4:10; 12:48, 55-7; 13:71, 102; 14:17, 74, 77-8, 81; 15:27; 16:8-9; 18:98; 23:53; 27:96; 29:68; 44:18-9; 60:25, 41

Reports to House, 44:72; 60:32-3

Room, 12:54; 49:6

Staff, 36:192; 44:12

Subcommittee, 6:6

Travel, 25:7

Votes, 35:159-60

Votes in House, 35:124; 41:24, 31

Witnesses, 14:34; 17:68; 18:138; 20:83; 21:147; 22:76-9, 82; 25:7-8; 26:62-3, 95; 27:34; 28:82-3; 30:61; 49:32; 53:39-40

Pulp and paper industry, 20:80

Railway Relocation and Crossing Act, 52:13-4; 59:81

Railway Safety Act (Bill C-105), 49:20-4, 32-5; 50:16-20, 32-7, 44, 49-54, 57; 51:4-6, 8-10, 16, 32-8, 40, 42-5, 47-9; 52:13-6, 30-2; 53:5-9, 13, 18-20, 33, 35-9; 54:8, 20-5, 27-8; 55:12, 16-21, 33-4, 45-8, 60, 66-74, 83, 88-9; 56:10-2, 22-3, 25, 32-6, 42-6; 57:4, 9-13, 16-9, 21-2, 26-7, 29, 31-3, 35, 37-8; 58:9-24, 26-30, 32-8; 59:26-7, 30-6, 39-43, 45-6, 48-59, 61, 63, 65-73, 76-9, 81-2

Railway Safety Advisory Committee, 51:6

Railways, 2:43-4; 12:23-5, 44, 55, 77-80; 13:40-2, 46, 100-4;

14:35-6, 72-3, 79-80; 15:86-8; 16:74-6; 17:34-5, 47-8;

18:34, 77-9; 19:14-7, 70-2; 20:10, 23-4, 77-81; 21:49-50,

99-100; 22:37-9; 23:82-3; 24:46; 25:10, 26, 38-41, 45, 49-50,

58-62; 26:35, 43-4, 51; 27:30, 52-4, 131; 28:60; 29:108-11,

134-5, 137-8, 170-2; 30:37, 54-6; 32:7; 35:123; 36:67, 78-9,

81-2, 89, 92, 94-6, 100-1, 143; 49:20-4, 32-5; 50:16-20, 32-5,

37, 49-54; 51:4-6, 8-9, 32-7, 43-5, 48-9; 52:14-7, 31; 53:5-6,

8-9, 18-20, 33, 35, 38-9; 54:21-5, 27-9; 55:16-21, 33-4, 45-7,

53, 66-74, 88-9; 56:10-2, 22-3, 25, 32, 34-6, 41-6; 57:12-3,

16, 18, 21, 26, 31-2, 35, 37-8; 58:13-23, 32-3, 28-9, 37-8;

59:26-7, 30, 32-5, 39-43, 45-6, 48, 50-6, 58-9, 61, 63,

65-72, 76-8, 82; 60:12-4; 62:11-3

Safety, Foisy report recommendations, Committee study,

47:15-7, 24-30, 32

Regional development, 33:25-6

Reid, references, 25:24

St. Lawrence Seaway, 44:62

St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report, 1985-1986, and Auditor General Report, 4:10-1, 17, 27-9; 42:6; 43:25-6

Saskatchewan Federation of Labour, 20:57

Shipping industry, 4:29-31

Steel industry, 15:26-7

Stelco Inc., 15:29-30

Stora Forest Industries, 27:29

Sydney Steel Corporation, 12:80-2

Thayer, references, 26:62-3

Tobacco products, 56:45

Transport Department, 17:87-8

Annual Report, 1984-1985, 6:20-6, 36, 53

Estimates, 1987-1988

Main, 38:23-5, 32-6, 64-8, 74-9, 86, 88-94, 100-1

Supplementary (C), 44:18-24, 42, 44, 52-60, 62-9

Estimates, 1988-1989, main, 60:12-5, 21-7, 30, 37-42

Transport 2000, 6:25; 23:52

Benjamin, Les—Cont.

Transportation industry, 4:28-9; 6:25; 11:15-6, 19, 50-1; 12:26-7; 14:8, 69-70, 73, 106; 15:38; 16:40-1; 17:20, 49-50; 18:101-3, 117, 138-40, 158; 20:11; 21:83, 105-6, 118-9; 22:44, 60-1; 23:53; 25:10, 77-8; 27:15, 65-6, 128; 28:32-3, 59; 30:11-2; 31:21-3, 46-8; 35:26, 28, 30, 32, 36, 39-40, 80, 84, 90-3, 97, 138, 150-4; 36:107, 149, 154; 44:12; 60:38-41

Trucking industry, 11:38-44, 51-2; 14:69-71, 73, 79, 112-3; 15:17-8, 20-1, 32-3; 16:31-2, 40-2, 74-6; 17:34-5, 87; 18:22, 68-70; 19:16; 21:15-8; 22:44-7; 23:46; 24:17, 35-8, 46; 25:10, 59-62, 81, 91; 27:54, 95-6, 100-2, 140; 28:34, 121-2; 29:32-4, 37, 44, 172; 30:12-4, 22; 31:23; 33:32-4; 35:104, 107, 109-11; 36:165-6, 169, 180-2, 184-5, 187; 60:37-8

Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 6:21-3; 14:9-10; 17:58-9; 35:116; 37:5-6, 11-2, 21, 24-5, 27-8, 33-5, 37-40; 38:8, 14-6, 20, 22

Urban Transportation Assistance Program, 55:19

VIA Rail Canada Inc., 2:19-22, 25, 30, 42-8, 50, 55-60; 6:24-5; 38:33-6; 44:44, 52, 66-9; 60:26-8; 64:4-8, 21, 24-31, 36-43

Accident, Hinton, Alta., Jan. 8/86, Foisy report, Committee study, 47:15-7, 24-30, 32

Western Grain Transportation Act, 14:30

Benjung, P.U. (C-I-L Inc.; Canadian Manufacturers Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 40-2, 49; 30:3, 11-3, 16, 18-21

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 40-2, 49; 30:3, 11-3, 16, 18-21

Railway Safety Act (Bill C-105), 56:3, 26-8, 32

Bennett, G.E. (Council of Forest Industries of British Columbia; Coalition of Concerned Shippers)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 16, 21-3, 25, 28, 30, 33-4; 30:3, 5

National Transportation Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 16, 21-3, 25, 28, 30, 33-4; 30:3, 5

Bennett, Ron (United Transportation Union)

Railway Safety Act (Bill C-105), 51:3, 38-49; 56:3, 37, 51-2

Berigan, G. (Transport Department)

Transport Department estimates, 1988-1989, main, 60:4, 26, 42

Beukeveld, Bernard (International Association of Machinists and Aerospace Workers)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 130, 133-4

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 130, 133-4

Bilingualism see Official languages policy/bilingualism**Bindon, Capt Norm (Canadian Air Line Pilots Association)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 63-77

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 63-77

Bjornal, K.H. (Interior Lumber Manufacturers' Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 56-61

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 56-61

Black, Stan (Algoma Central Railway)

Railway Safety Act (Bill C-105), 50:5, 57-68

Blaikie, Bill (NDP—Winnipeg—Birds Hill)

Air transport, 21:57, 76

Blaikie, Bill—Cont.

Canadian National Railways, Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:37-8, 62-6, 71-2

Canadian Pacific Railway, 15:82-3

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:80-4; 21:56-8, 71-2, 76, 78, 96-7

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:80-4; 21:56-8, 71-2, 76, 78, 96-7

National Transportation Agency, 21:97

Procedure and Committee business

Meetings, 44:50

Members, 21:78

Railways, 21:56-8, 97

Transportation industry, 21:72, 96

Trucking industry, 21:71

Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics see Witnesses**Bloodworth, Margaret (Transport Department; Canadian Transport Commission)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:21-3, 48; 14:6, 15-6, 23, 25-6, 28, 32-3, 36; 32:3, 8-57; 33:3, 12-4, 26-9, 41-6, 48; 35:3, 9, 50-1, 54, 61-4, 68-9, 76, 78, 80-1, 85, 118-24, 126, 128-30, 132, 134-5, 137, 141, 144-5, 149-50, 156, 158, 164, 166-71, 173-9, 184-5, 187-8, 191, 193, 196-7, 199-200; 36:29, 42, 62-8, 73, 76-8, 83-6, 88-9, 91-2, 94, 96, 98-102, 104-6, 108-9, 119-20, 124-8, 135-8, 140, 142-3, 150-3

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:21-3, 48; 14:6, 15-6, 23, 25-6, 28, 32-3, 36; 32:3, 8-57; 33:3, 12-4, 26-9, 41-6, 48; 35:3, 9, 50-1, 54, 61-4, 68-9, 76, 78, 80-1, 85, 118-24, 126, 128-30, 132, 134-5, 137, 141, 144-5, 149-50, 156, 158, 164, 166-71, 173-9, 184-5, 187-8, 191, 193, 196-7, 199-200; 36:29, 42, 62-8, 73, 76-8, 83-6, 88-9, 91-2, 94, 96, 98-102, 104-6, 108-9, 119-20, 124-8, 135-8, 140, 142-3, 150-3

Railways, 15:80-1

Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 37:4, 10-29, 31-5, 37-8; 38:4, 8-10

Bloom, Dr. A.M. (Deer Lake Chamber of Commerce)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:4, 97-108

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:4, 97-108

Board of Trade of Metropolitan Toronto see Witnesses**Boily, André (C-I-L Inc.)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 8-10, 12, 14-6, 19-21

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 8-10, 12, 14-6, 19-21

Bombardier Inc. see VIA Rail Canada Inc.—Equipment**Bouchard, Hon. Benoît (PC—Roberval; Minister of Transport)**

Procedure and Committee business, Minister, 60:29-30

Transport Department, estimates, 1988-1989, main, 60:4, 6-12, 15-26, 28-31

Boudria, Don (L—Glengarry—Prescott—Russell)

Canadian National Railways Annual Report, 1987, 63:14-20

Procedure and Committee business, meetings, 63:5

- Bourgeois, Val** (International Association of Machinists and Aerospace Workers; Canadian Labour Congress)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:3, 33-44; 25:3, 10-1, 13-6, 23, 26-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:3, 33-44; 25:3, 10-1, 13-6, 23, 26-8
- Bowater Mersey Paper Company Limited** *see* Witnesses
- Boyce, J.J.** (Brotherhood of Railway and Airline Clerks)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 123-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 123-8
- Boyle, Ted** (Saskatchewan Federation of Labour)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 52
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 52
- Bradley, David** (Ontario Trucking Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:13
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:13
- Brennan, M.** (Transport Department)
Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:3, 9-11, 23-6, 32
Airports, construction, security, Committee study, 62:3, 9-11, 23-6, 32
Transport Department estimates, 1987-1988, supplementary (C), 44:7, 35, 43-4, 52, 58, 67-8
- Brewer, Sandra** (Individual presentation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 71-82
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 71-82
- Bridges**
Saint John, N.B., harbour bridge, Saint John Port Corporation relationship, 44:34-5
See also St. Lawrence Seaway
- Briefs** *see* Appendices; Procedure and Committee business
- Brightwell, A.H. Harry** (PC—Perth)
Procedure and Committee business, bills, 59:83
Railway Safety Act (Bill C-105), 59:33, 35-6, 39, 41, 46, 52-3, 77
Railways, 59:35-6, 39, 41, 52, 57, 77
- British Columbia** *see* Airports; Coal; Highways and roads; Lighthouses—Decommissioning; Motor vehicles—Safety; Trucking industry—Deregulation
- British Columbia Motor Transport Association** *see* Witnesses
- British Columbia Railway** *see* National Transportation Act, 1987 (Bill C-18)—References, Exemptions
- Britt, J.** (Luscar Limited)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 154-6, 159-62
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 154-6, 159-62
- Brogan, Carl** (Motor Vehicle Manufacturers Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 24:3, 44-6, 48-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 24:3, 44-6, 48-9
- Brookville Transport Limited** *see* Witnesses
- Brotherhood of Locomotive Engineers** *see* Witnesses
- Brotherhood of Railway and Airline Clerks** *see* Witnesses
- Brotherhood of Railway and Airline Clerks**—(Airline Division) *see* Witnesses
- Brotherhood of Railway Carmen** *see* Witnesses
- Brotherhood of Railway Transport and General Workers** *see* Witnesses
- Brown, Jim** (Canadian Fertilizer Institute)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:3, 30, 32-3
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:3, 30, 32-3
- Buller, M.J.** (Canadian Manufacturers Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:4, 65-9, 75-6
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 65-9, 75-6
- Bureau of Competition Policy** *see* Consumer and Corporate Affairs Department
- Burgen, George** (Manitoba Government Employees' Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 143-5
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 143-5
- Burns, Ross** (Coalition of Concerned Shippers)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:4, 66, 73
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:4, 66, 73
- Bus transport, 36:177-8**
Entry and exit provisions, 32:56-7
Inter-city, decline, 14:95; 23:51, 54-6
Licences, 32:48
Prince Edward Island, 14:96
Safety, 31:8; 32:48, 50, 56
School buses, 29:41
United States, advantages in transborder traffic, 32:54
- Business transfer tax** *see* Sales taxes, federal
- Cabinet, 18:145**
- Cabotage** *see* Marine transport
- Cahill, Raymonde** (Transport 2000 Atlantic; Transport 2000 Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:4, 103-4; 23:4, 47-55, 57-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 103-4; 23:4, 47-55, 57-8
- Calgary, Alta.** *see* Airports
- Callendar, Gordon** (Moncton C.N. Shops Unions; International Association of Machinists and Aerospace Workers)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 83-94, 131-4
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 83-94, 131-4
- Campbell, D.E.** (Senior Grain Transportation Committee)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 31-2
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 31-2
- Can Car Rail** *see* VIA Rail Canada Inc.—Equipment
- Canada Labour Code, 28:133; 29:67**
- Canada Ports Corporation**
Annual Report, 1985, 7:5-56; 8:5-81; 9:4-29; 10:4-22

Canada Ports Corporation—Cont.

- Board of directors/executive, conflicts, 7:24-5; 8:75-9
- de Belleval, President Denis, references, 8:67-73
- Fednav Ltd. relationship, 8:57-8, 64-5
- Finance committee, 8:51-2
- Ministerial guidance, 8:74-5
- Operating expenses, 8:29-30
- Police *see* Ports—Security
- Role, 8:6
- Senior management, changes, 7:5-6
- See also* Ridley Terminals Inc.—Ridley Island coal terminal; Witnesses

Canada Post Corporation *see* VIA Rail Canada Inc.—Mail transport**Canada Shipping Act**

- Amending, 8:73-4
- Committee studying, 1:10-1

Canada Steamship Lines *see* Fednav Ltd.**Canada-United States Free Trade Agreement**

- Transportation annex, 44:55-60, 63; 60:39
- See also* Transportation industry

Canadian Air Line Pilots Association *see* Witnesses**Canadian Airport Security System *see* Airports—Security****Canadian Armed Forces *see* Airports—Security****Canadian Auto Workers *see* Witnesses****Canadian Aviation Safety Board**

- Committee appearance, inviting, 14:34
- References, 29:68; 34:6, 8-9
- See also* Witnesses

Canadian Brotherhood of Railway Carmen—(Prince George Lodge 1415) *see* Witnesses**Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers *see* Witnesses****Canadian Charter of Rights and Freedoms *see* Disabled and handicapped****Canadian Chemical Producers' Association *see* Witnesses****Canadian Coast Guard**

- Research and development program, 6:14-5
- Vessels, refit contracts, policy, 38:81-3

Canadian Conference of Teamsters *see* Witnesses**Canadian Council of Motor Transport Administrators *see* Witnesses****Canadian Fertilizer Institute *see* Witnesses****Canadian General Electric Co. Ltd. *see* Canadian National Railways—Moncton, N.B.****Canadian Industrial Transportation League *see* Witnesses****Canadian Industrial Transportation League (Alberta Division) *see* Witnesses****Canadian Interagency Forest Fire Centre *see* Forest fires; Witnesses****Canadian Labour Congress**

- Carr, President Shirley, references, 25:18-9
- Members employed by publicly-owned companies, 25:20
- References, 25:12
- Union Counselling Program, 53:34-5
- See also* Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19)—References; National Transportation Act (Bill C-18)—References; New Democratic Party; Witnesses

Canadian Manufacturers Association *see* Witnesses**Canadian Manufacturers Association—Newfoundland *see* Witnesses****Canadian Medical Association, 56:5**

See also Witnesses

Canadian National Communications

Income, 63:7

Canadian National Millers Association *see* Witnesses**Canadian National Railways**

- Abitibi-Témiscamingue region, Que., 6:50-3; 12:44; 30:22-9
- Advances, repayment, \$19 million forgiven, 44:32-4
- Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:17-76
- See also* Orders of Reference
- Annual Report, 1987, 63:6-33
- Atlantic provinces, freight, conversion to container shipments, 26:29-31
- Branch line abandonment, 12:18-9, 39, 44-6; 28:113, 132; 30:26-7, 46
- Alderdale and Beachburg, Ont., subdivisions, 63:17-8
- Alexandria, Ont., subdivision, 63:14-20
- Internal correspondence, 1:50-2, 54-5; 6:50-4; 29:88; 30:23; 35:115-6; 63:15-6, 19
- Windsor, N.S., 63:31; 64:42
- Canadian Pacific Railway, comparison, 52:30
- Capital investment, 1:69-70; 63:8
- Changes, 1:21-2; 12:45
- Common carrier requirements, 12:21
- Competitiveness, 12:8-9, 20, 76-7
- Costs, reducing, 12:43-4; 48:36-9; 63:8
- Debt load, 1:22-3, 56-7; 12:6-7; 48:6; 63:7-8, 10
- Derailments, 28:86, 99
- Dividends paid to government, 12:7, 25-6
- Employee assistance program, 53:7, 12
- Employees
 - Layoffs, 12:43; 19:69; 21:12-3, 131; 28:119-20; 48:15-26, 30-6, 43-5
 - Management/scheduled, treatment, 28:85
 - Retraining/layoffs, 63:9-10
 - Trucking industry involvement, conflict of interest possibility, 1:60-2
- Financial losses, 28:119; 29:78, 81
- Freight service, containers, stacking, 63:29-30
- Funds owed by Cuba, United States freeze, 1:69; 38:67
- Grain transportation, 1:70-2
- Intermodal services, 28:92-3, 97
- Land, mineral rights, 12:37-8
- Lines
 - Economic/uneconomic, 12:16, 18-20, 29, 33-4, 44, 46, 51; 29:88-9; 30:25

Canadian National Railways—Cont.**Lines—Cont.**

Maintenance charges, 12:46-7

United States, 12:11

Locomotives

Maintenance, 1:64

Replacement, purchase/lease, 48:10, 27-9, 31-2, 39-40; 63:8, 27-8, 31-3

London, Ont., reclamation yard, 63:27

Mandate, imposed public duty, retention of uneconomic operation, etc., 1:55-60; 12:38-9; 29:89

Moncton, N.B., shops, layoffs, CGE purchase proposal, etc., 1:47; 6:46-7, 11:14, 35-7; 12:50; 28:16, 22-3, 27, 35, 83, 87, 93, 97, 117-8, 128, 133; 29:89-90; 40:40; 60:19

Ancillary operations, 28:94-5

Committee study, 48:4-49

Decision, responsibility, 18:111, 180-3; 28:130-1; 38:45

Deregulation impact, 28:58, 130

Government assistance, contingent on CGE purchase, 28:11-3, 93

Information, availability, 28:96

Labour unions, lack of unanimity, 1:23, 32; 6:45; 18:110; 21:59-60; 25:27; 28:89-90, 94; 38:44

Locomotives, manufacturing, 1:64-6; 28:132; 38:43; 60:16-7; 63:32-3

Members of Parliament, interventions, 28:28-31

Re-industrialization, alternatives, 1:23, 32-8; 28:26; 31:32-3; 60:16, 18

Repair work shifted to other shops, 25:28; 28:84-5, 88, 91

Viability, CNR studies, 1:34-5; 28:96

Newfoundland Railway

Infrastructure, upgrading, 26:25-6; 63:11

Terra Transport, future, etc., 1:41-3, 58-9; 26:38-41, 45-6; 63:10-2

See also Railways—Branch line abandonment

Operations, diversifying, 1:59-60; 63:9

Pensions

Committee report, CNR response, 39:4

Policy, 1:44, 67-9; 6:34-5; 38:24-5

Provident Fund, 60:34-5

Pointe St. Charles, Que., shops, foreign maintenance contracts, 1:47-8; 6:48-9; 28:91; 38:30; 48:8, 10, 13-5

Privatizing, 25:13-4; 27:123

Productivity, 12:7; 48:5-6

Profits, 1:20, 59-60; 63:7

Public image, 1:20

Rail/truck operations, competition, 1:29

Rails, Sydney Steel Co., supplying, 63:28-9

Railway bridge, Tulsequah, B.C., pedestrian way, construction, funding, 60:35-6

Real estate holdings, 1:73

Recapitalizations, 12:27-9

Repair services

For other railways, 1:62-5

Rationalizing, 48:5-7

Restructuring, 63:6, 20-1, 24

Revenues, forecast, 12:17

Role, 12:52-3

Rolling stock, reduction, 48:8

Self-sufficiency, 28:91-2

Canadian National Railways—Cont.Subsidiaries *see* Canadian National Communications; Grand Trunk Corporation

Subsidies, 23:39, 43

Ticket agents, etc., VIA Rail Canada Inc. personnel replacing, 1:44-5

Traffic, increase, 63:7

Transcona, Man., shops, modernizing, 1:65-6, 6:47

United States subsidiaries, 12:29-30

VIA Rail Canada Inc., merging, 1:46

Viability, 11:33-4

Western provinces, double tracking, etc., 1:70-1

See also Canadian Pacific Railway; CN Route; National

Transportation Act, 1987 (Bill C-18), References;

Railways—Branch line abandonment, Sale to private

interests; VIA Rail Canada Inc.—Accident—Facilities;

Witnesses

Canadian Owners and Pilots Association *see* Witnesses**Canadian Pacific Air Lines Ltd.**

Takeover by Pacific Western Airlines Ltd.

Canadian Transport Commission hearings, 16:38; 36:111; 40:5

Collective bargaining, impact, 18:37-8

Competition, increasing, 16:53-4, 56-8; 17:12, 67; 18:43, 46, 118-9

Debt/equity ratio, 16:56

Deregulation, impact, 19:102

Employment, impact, 19:77

Government position, 24:33-5

Labour unions position, 18:11, 39, 118; 22:10; 23:15-6, 49

Canadian Pacific Railway

Branch line abandonment, 13:22-3; 30:46

Smiths Falls, Ont., subdivision, 14:23

Canadian National Railways lines use, 13:29, 36

Connaught Tunnel, construction, 42:10-2, 22

Earnings per share, reduction, 13:7

Employee assistance program, 53:7, 12

Financial losses, 17:74-5; 18:18-9; 29:101-2

Layoffs, 20:16

Lines, construction, Rogers Pass, B.C., 13:46-7

Reorganizing, 13:8-9

Revenue, 13:9-10, 19-20, 23, 25-6

Safety, 13:10

Subsidies, 23:43-4

Traffic, transborder, 13:10, 29

United States subsidiaries, 13:28-9

Wheels, supply contract, 15:78-9, 82-3

See also Canadian National Railways; VIA Rail Canada Inc.—Facilities; Witnesses**Canadian Pool Car Operators Association Inc.**, 30:31, 35-42*See also* Witnesses**Canadian Pulp and Paper Association** *see* Witnesses**Canadian Railway Labour Association** *see* Witnesses**Canadian Railway Labour Association (Manitoba Legislative Committee)** *see* Witnesses**Canadian Railway Labour Association (Nova Scotia Legislative Committee)** *see* Witnesses**Canadian Railway Supply Industry** *see* Witnesses

- Canadian Retail Shippers' Association**, 27:103-4
See also Witnesses
- Canadian Transport Commission**
 Effectiveness, 19:49, 52; 25:9-11
 Rail transport committee, 21:97-8
 Role, 11:23; 25:9-10
 Staff, 14:8
See also Canadian Pacific Air Lines Ltd.; National Transportation Agency—Establishing; Witnesses
- Canadian Transport Lawyers' Association** *see* Witnesses
- Canadian Trucking Association** *see* Witnesses
- Canadian Union of Public Employees, Airline Division** *see* Witnesses
- Canadian Wheat Board**
 Government, relationship, 42:66
 Mandate, 4:30-1
 Offices, 42:55-6, 70
See also Witnesses
- Canpotex** *see* Witnesses
- Capobianco, Giacomo** (Coal Association of Canada)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 13:4, 91-106
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 13:4, 91-106
- Captive shippers** *see* C-I-L Inc.; Freight rates; Transportation industry
- Carmichael, Lynn** (Halifax-Dartmouth and District Labour Council)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 58-60
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 58-60
- Carr, Shirley** *see* Canadian Labour Congress
- Carriage of Goods by Water Act**
 Amending, 60:10
- Carter, Frank** (Wabush Mines)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 6-8, 13
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 6-8, 13
- Carter, J.P.** (Retail Council of Canada)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 98-102, 104-8
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 98-102, 104-8
- Carter, Joe** (Brotherhood of Railway Carmen)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 38-44
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 38-44
- Carver, Kelly** (International Association of Machinists and Aerospace Workers (Provincial Council))
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:171-7
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:171-7
- Cash, S.L.** (C-I-L Inc.)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 40-52
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 40-52
- CASS** *see* Canadian Airport Security System
- Cattermole, Neil D.** (C-I-L Inc.; Canadian Fertilizer Institute)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 50; 17:3, 29; 30:3, 13-4, 22
- Cattermole, Neil D.**—*Cont.*
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 50; 17:3, 29; 30:3, 13-4, 22
- Central Canada Grocers Inc.** *see* Witnesses
- Centre For Transportation Studies, University of British Columbia**
 Studies conducted, consultant work, payment, etc., 18:136-8, 141-2, 145-7
See also Witnesses
- Cerilli, A.** (Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 130-40
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 130-40
- CGE** *see* Canadian General Electric Co. Ltd.
- Chairman, decisions and statements** *see* Procedure and Committee business
- Chambre de commerce de Montréal, La** *see* Witnesses
- Chambre de commerce de Senneterre, La** *see* Witnesses
- Champagne, Gilles** (Atlantic Containers Express)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:4, 71-4, 76-8, 80
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:4, 71-4, 76-8, 80
- Champion Forest Products Ltd.**, 22:22-3, 30, 33
See also Freight rates—Captive shippers
- Champlain Bridge** *see* St. Lawrence Seaway—Bridges
- Chancy, Fred** (Brotherhood of Railway Carmen)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 44-6
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 44-6
- Chandler, D.B.** (Bowater Mersey Paper Company Limited)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 48-54
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 48-54
- Chandler, Harry** (Consumer and Corporate Affairs Department)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:3, 34-44; 24:3, 30-2, 35-6, 40
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:3, 34-44; 24:3, 30-2, 35-6, 40
- Charles De Gaulle Airport** *see* Airports—France
- Charter service** *see* Air transport
- Chemical products industry**, 14:54
- Chemins de fer Quebec-Abitibi et Côte-Nord centrale, Les**, 15:45-8
- Chow, Garland** (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 131-2, 137, 146
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 131-2, 137, 146
 References *see* Trucking industry—Deregulation, Research

Churcher, Colin (Transport Department)

Railway Safety Act (Bill C-105), **49:4**, 6-14, 20-3, 25-30, 34-5; **57:3**, 11-2, 16-7, 19-22, 26, 29-33, 35-44; **58:3**, 13, 15-7, 30-2; **59:11**, 26, 29, 31, 42, 44, 47-8, 51, 54-60, 63, 66, 71-2, 74, 80-1

Railways, safety, Foisy report recommendations, Committee study, **47:5**, 8, 13-4, 17-8, 21, 24-5, 32

VIA Rail Canada Inc., accident, Hinton, Alta., Feb. 8/86, Foisy report, Committee study, **47:5**, 8, 13-4, 17-8, 21, 24-5, 32

Churchill, Man. *see* Ports**C-I-L Inc.**, **30:8-9**

Bécancour, Que., plant, competitive access, **14:40-2**

Captive shipper status, **14:48-9**

See also Witnesses

Cillis, V.A. (Canadian National Millers Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **15:4**, 64-7, 70-2

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **15:4**, 64-7, 70-2

City Express, **23:26-30**

See also Witnesses

City of New Westminster *see* New Westminster, B.C.**Civil Aviation Tribunal**, **33:12**; **41:20****Clarey, Norman** (Potato Marketing Council of Prince Edward Island)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **28:107-11**, 113-4, 116-7

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **28:107-11**, 113-4, 116-7

Clarke, Sharon (Labour Council of Metro Toronto)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **23:4**, 64-5, 69, 71-2, 74-6

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **23:4**, 64-5, 69, 71-2, 74-6

Clifford, Terry (PC—London—Middlesex)

Air Canada, **13:72-6**

Air transport, **13:74-5**; **23:35-6**, 76-7; **29:73-4**

Aircraft, airworthiness, Committee study, **62:52-7**

Airports, **6:26-9**; **28:61**; **38:36-7**; **44:15-6**

Construction, security, Committee study, **62:52-7**

Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal 3, construction, lease, etc., Committee study, **46:13**, 15-7

Management and ownership, Committee study, **39:26-9**

Albertans Against Deregulation, **19:110**

Automotive industry, **24:47-8**

Canadian National Railways, **28:22**

Annual Report, 1987, **63:25-7**

Moncton, N.B., shops, layoffs, CGE purchase proposal, Committee study, **48:31-2**, 39-40

C-I-L Inc., **14:48**

Committee, **44:15**

Fertilizer, **17:29**

Frederick Transport Ltd., **25:6**

Free trade, **4:39-40**

Freight rates, **14:49-50**; **20:46**; **24:48**; **63:26**

Clifford, Terry—Cont.

Grain transportation, **4:38**; **20:46-7**; **42:40-1**

Highways and roads, **30:29-30**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **13:72-6**; **14:48-50**; **17:29-30**; **18:81-2**, 90-2; **19:14**, 32, 107-11;

20:46-7; **21:18-9**, 39-40, 53; **23:35-8**, 75-7; **24:21**, 47-8;

25:6-7, 63-4, 95-7; **27:18-9**, 93-5; **28:22**, 40, 49, 60-1,

113-4; **29:8**, 57-9, 73-5, 98-9; **30:29-30**; **36:170-2**, 174

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **13:72-6**;

14:48-50; **17:29-30**; **18:81-2**, 90-2; **19:14**, 32, 107-11;

20:46-7; **21:18-9**, 39-40, 53; **23:35-8**, 75-7; **24:21**, 47-8;

25:6-7, 63-4, 95-7; **27:18-9**, 93-5; **28:22**, 40, 49, 60-1,

113-4; **29:8**, 57-9, 73-5, 98-9; **30:29-30**; **36:69-70**, 73-7,

153-5, 157

National transportation safety code, **21:19**; **27:18-9**, 93-4;

28:49; **29:57-8**

Pilotage, **4:36-8**

Potatoes, **28:113-4**

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, M., **39:15-7**

Bills, **36:155-6**

Business meeting, **39:15**, 17

Meetings, **36:157**

Members, **28:40**

Organization meeting, **44:15-6**

Staff, **44:15**

Travel, **19:108**

Witnesses, **25:7**

Railway Relocation and Crossing Act, **59:79**

Railway Safety Act (Bill C-105), **49:35**; **51:22-4**; **56:47-50**; **59:59**, 79

Railways, **14:49**, 51; **18:81**; **24:48**; **25:63-4**, 96; **29:98**; **36:69-70**, 73, 76-7, 85; **49:35**; **51:22-4**; **56:48-50**; **63:26**

References, **26:89**

St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report, and Auditor General report, 1985-1986, **4:36-40**; **42:40-1**

Transport Department

Annual Report, 1984-1985, **6:26-9**

Estimates, 1987-1988, main, **38:36-9**

Transportation industry, **17:30**; **19:107**, 110; **20:46**; **27:19**

Trucking industry, **18:90-2**; **19:14**; **21:18-9**, 39-40; **24:21**; **27:93**; **29:57-9**; **36:171-2**

VIA Rail Canada Inc., **2:25-6**, 32-4; **38:38-9**

CN Marine *see* Ferry service—Newfoundland**CN Route**

Deficit, **1:24-5**

Profitability, **12:38**

Trucking business, privatization, **1:19**, 23-9

CNCP Telecommunications, **63:25****CNR** *see* Canadian National Railways**Coal**

British Columbia, northeast development, **7:6**, 8, 10, 13, 39

Exports, **18:50**

Imports from United States, **4:27-8**

Industry, employment, **13:99**

Low-sulphur, acid rain effects, **13:98-9**; **62:23-4**

Price, **13:105-6**; **29:93**

Shipment to eastern Canada, **13:98**, 100, 105; **19:92-3**

Shipments, Roberts Bank, B.C., **18:54**

Coal—Cont.

- Statistics, 13:91; 29:161
- Thermal power generation use, promoting, 9:26-7
- Transportation costs, percentage of contract price, 11:26; 18:50, 53-4; 29:155, 159-60
- Western Canada, 4:28-9
- See also Freight rates; Ontario Hydro

Coal Association of Canada *see* Witnesses

Coalition Against Free Trade *see* Witnesses

Coalition of Concerned Shippers, 16:59-60

See also Witnesses

Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped *see* Witnesses

Cochrane, Dennis H. (PC—Moncton)

- Air Canada, 13:88-9
- Air transport, 13:87-90; 14:90-2, 104-5; 18:45-8; 21:72-3, 75; 23:72-5; 25:12; 26:70-1; 27:17, 66-7; 31:37-8; 35:161, 163-4, 166, 167-8
- Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:33-7
- Airports, 44:34-9
 - Construction, security, Committee study, 62:33-7
 - Management and ownership, Committee study, 39:30, 42-5, 47
- Albertans Against Deregulation, 19:103
- Bridges, 44:34-5
- Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:14-8, 28-9
- Canadian Labour Congress, 25:12
- Canadian National Railways, 18:180-3; 21:59-60; 25:27-8; 28:35, 93-4; 60:17-9, 34-5
 - Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:32-6, 67
 - Moncton, N.B., shops, layoffs, CGE purchase proposal, etc., Committee study, 48:13-7, 19-24, 33-9, 43-8
- Canadian Pacific Railway, 42:22
- Coal, 29:159
- Ferry service, 26:69
- Fording Coal Ltd., 29:115
- Forest industry, 18:31
- Freight rates, 26:115; 27:30-1, 37, 94-5; 28:67-8; 29:55, 113-5, 160; 31:39; 35:171, 183-8
- Grain transportation, 42:23-4
- Hazardous products, 23:74
- Highways and roads, 26:22, 69; 28:36-7, 46-7
- Marine Atlantic Ltd., 62:33-6
- Methanol, 19:40-1
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 13:10, 87-90; 14:35, 86, 90-2, 102-7; 16:14-7, 57; 17:88; 18:31, 45-8, 79-81, 87-8, 140, 147, 180-3; 19:40-1, 94-8, 103; 21:19-21, 58-61, 65, 72-8; 23:72-5; 24:21-6; 25:11-2, 15, 27-8, 48-9; 26:19-22, 69-71, 96, 115-6; 27:17-8, 30-1, 37-9, 66-8; 28:8-10, 12, 35-7, 46-8, 67-9, 93-4, 115, 131-2, 134; 29:55, 99, 113-6, 159-60; 31:37-9

Cochrane, Dennis H.—*Cont.*

- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 13:10, 87-90; 14:35, 86, 90-2, 102-7; 16:14-7, 57; 17:88; 18:31, 45-8, 79-81, 87-8, 140, 147, 180-3; 19:40-1, 94-8, 103; 21:19-21, 58-61, 65, 72-8; 23:72-5; 24:21-6; 25:11-2, 15, 27-8, 48-9; 26:19-22, 69-71, 96, 115-6; 27:17-8, 30-1, 37-9, 66-8; 28:8-10, 12, 35-7, 46-8, 67-9, 93-4, 115, 131-2, 134; 29:55, 99, 113-6, 159-60; 31:37-9; 35:33-4, 37, 45-6, 51-2, 68-70, 126, 139, 160-1, 163-4, 166-9, 171, 184-8, 194-8; 36:74, 81-4, 99, 115-6
- National Transportation Agency, 26:20; 28:10, 69; 35:46, 51-2
- National transportation safety code, 24:22-6; 26:20, 116
- New Brunswick, 44:41
- Potash, 29:113
- Procedure and Committee business
 - Agenda, 48:50
 - Agenda and procedure subcommittee, M. (Clifford), 39:17
 - Bills, 35:69, 197
 - Business meeting, 39:12, 14, 17
 - Documents, 18:147
 - Questioning of witnesses, 31:39; 48:35
 - Witnesses, 26:96
- Railway Safety Act (Bill C-105), 54:19-20, 25-6; 55:21-4, 74-5
- Railways, 16:15; 18:80; 21:57-9; 25:12, 48-9; 26:21; 27:37; 28:115, 134; 31:38-9; 35:194-6; 36:81-3; 54:19-20, 26-7; 55:21-4, 74-5
- References *see* New Brunswick—Provincial election
- Ridley Terminals Inc., 7:14-7, 28-9
- St. Lawrence Seaway, 42:22-3
- St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report, and Auditor General Report, 1985-1986, 42:22-3
- Scotia Investments, 27:37
- Terra Transport, 26:115
- Trade, 19:94-8; 25:11-2, 15
- Trans-Canada Highway, 60:33-4; 62:33
- Transport Department estimates
 - 1987-1988, supplementary (C), 44:34-41
 - 1988-1989, main, 60:17-9, 33-5
- Transportation industry, 14:102-4; 18:140; 19:94-5; 21:19-21, 74-5; 25:27; 26:19-20; 27:38, 67-8; 28:9-10, 35-6; 35:139
- Trucking industry, 16:15; 17:88; 18:87; 19:95-6; 24:21-4; 25:12; 26:21; 27:18; 28:47
- Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 37:17-8, 26-7, 39-40
- Urban Transportation Assistance Program, 54:26

Cochrane, James (Harmon Corporation)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 33-5
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 33-5

Collective bargaining *see* Air transport—Mergers and concentrations; Canadian Pacific Air Lines Ltd.

Collins, Daniel (United Transportation Union)

- Railway Safety Act (Bill C-105), 56:3, 37-45

Collins, Frank E. (Peat, Marwick and Partners)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:3, 50-69
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:3, 50-69

Collision avoidance systems *see* Air transport—Accidents/incidents

Combines Investigation Act *see* Corporations

Cominco Ltd., 20:66-8

See also Witnesses

Comiskey, Charlie (Canadian Manufacturers Association)

Railway Safety Act (Bill C-105), 56:3, 28-36

Commercial Travellers' Association of Canada *see* Witnesses

Committee

Powers, 33:26-7

Studies and inquiries *see* Aircraft—Airworthiness;

Airports—Construction—Lester B. Pearson

International, Terminal 3, construction, lease, etc.—

Management and ownership—Security; Canadian National Railways—Moncton, N.B., shops, layoffs, CGE purchase proposal, etc.; Railways—Safety, Foisy report recommendations; Turn Air Ltd.—Licence cancellation, etc.; VIA Rail Canada Inc.—Accident, Hinton, Alta., Feb. 8/86, Foisy report

Travel, 44:8, 11-5, 17

See also Reports to House—Third

See also National Transportation Agency—Order in Council appointments; Orders of Reference; Procedure and Committee business

Committees, Parliamentary

Continuity, 44:10

Competition *see* Air transport

Competition Act, 29:179-80, 185

See also Air transport—Competition; Corporations

Competition/combiners

Nova Scotia, funeral industry, 24:38

Competitive line rates *see* Freight rates

Computer reservation systems *see* Air Canada—Tickets, Gemini computer system; Air transport

Confederation *see* Transportation industry—Deregulation

Confidential contracts *see* Freight rates

Conflict of interest *see* Canadian National Railways—Employees, Trucking industry involvement

Connaught Tunnel *see* Canadian Pacific Railway

Connolly, Pat (New Westminster, B.C.)

Railway Safety Act (Bill C-105), 54:3-13, 15-21, 23-30

Conrail *see* Railways—United States

Consumer and Corporate Affairs Department

Bureau of Competition Policy, 24:30-1

Director of Investigation, Committee appearance, inviting, 17:89

See also Transportation industry—Competition, Surveillance; Witnesses

Consumers' Association of Canada

Brief, membership's knowledge, 17:15-7

See also Air transport—Competition; Witnesses

Containers *see* Canadian National Railways—Atlantic provinces; Freight rates; Marine transport

Cooper, Robert T. (Dow Chemical Canada Inc.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 41-7

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 41-7

Cope, Raymond (Ontario Trucking Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:3, 5-16, 18-22

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:3, 5-16, 18-22

Cormack, J.M. (Senior Grain Transportation Committee)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 19-33

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 19-33

Corporations

Mergers and concentrations, 21:138; 24:29, 40-1

Advance notice, regulations under Competition Act, 16:38-9, 43

Investigations, Combines Investigation Act use, 16:42-3

See also Air transport; Transportation industry

Council of Forest Industries of British Columbia *see* Witnesses

Counter Attack Program *see* Motor vehicles—Safety

CPR *see* Canadian Pacific Railway

Crichton, John W. (Northern Air Transport Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 120-30

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 120-30

Crime, 28:57

Crosbie Hon. John C. (PC—St. John's West; Minister of Transport)

Air Canada, 38:55-6, 59, 61-2

Air navigation, 6:40

Air transport, 6:9-10, 21-2

Competition, 6:32-4

Entry and exit provisions, 31:37-8

Fares, 11:50

Foreign, 11:33; 31:29

Northern areas, 11:16; 31:40-2, 44

Safety, 11:29-30; 31:36-7; 35:113, 117

Airports, 6:10-2

Banff, Alta., 38:60-1

Deer Lake, Nfld., terminal expansion, 6:31-2

Firefighting services, 6:27-8; 31:45-6; 38:65-6

Food concessions, prices, service, etc., 6:43

Management and ownership, 6:28-9; 38:26, 31-2, 59

Offshore, development, Transport Department involvement, 6:11-2

Safety, Canadian standards, 6:27; 38:36-7

Security, 6:35-6; 11:41; 38:52, 54, 56, 66-7

Taxi services, 6:44

Upgrading, 6:44-5

Automobile and highway safety, 6:12

Bus transport, 31:8

Canadian Coast Guard, 6:14-5

Canadian National Railways, 6:45-8, 11:36-7; 35:116; 38:67

Abitibi-Témiscamingue region, Que., 6:52-3

Moncton, N.B., shops, 31:32-3; 38:43-5

Pensions, policy, 6:34-5

Pointe-St. Charles, Que., shops, 38:30

Viability, 11:34

Canadian Transport Commission, role, 11:23

Coal, transportation costs, 11:26

Crown corporations, 38:61

Expo 86, 6:12

Crosbie Hon. John C.—Cont.

- Fishing vessels, 38:61
- Freight rates, 6:18; 11:7, 32, 50-1; 31:10-1, 18, 39; 35:87-90, 105
- Grain transportation, 38:65
- Hazardous products, transportation, regulations, 6:14
- Highways and roads, 31:32; 38:59-60
- Icebreakers, 6:15, 36-7
- Impaired driving, 6:12
- Iron Ore Company of Canada, 31:18-9
- Lighthouses, 38:57
- Marine Atlantic, 31:31
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:4-14, 16-52; 31:5-29, 31-8
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 6:16-9; 11:4-14, 16-52; 31:5-29, 31-8; 35:85-94, 96-106, 109, 111-7
- National Transportation Agency
 - Decisions, 35:116
 - Establishing, 11:23-4
 - Members, 31:17-8, 28-9, 34-5; 35:97
 - Offices, regional, 31:28
- National transportation safety code, 11:17-8, 30; 31:6-8, 25-7; 35:99-102, 105
- New Democratic Party, 6:18
- Ports, Churchill, Man., 11:37
- Procedure and Committee business
 - Briefs, M. (Angus), 6:13
 - Minister, 31:20-1; 35:102; 38:68
 - Questioning of witnesses, 38:27, 59
- Railway Safety Act (Bill C-105), 6:15; 11:7; 31:36
- Railways
 - Branch line abandonment, 11:22; 31:12-3, 38, 43; 35:113-5
 - Competition, 11:31-2
 - Essential services, 31:42-3
 - Financial crisis, losses, 31:11
 - Intermodal services, 31:12, 38
 - Interswitching, 11:7; 31:11-1
 - Safety, 6:13-4
 - Terminal running rights, 11:7
- References, 6:32
- Ridley Terminals Inc., 38:63
- St. Lawrence Seaway, 6:39
- Search and rescue, 6:15; 38:58
- Sydney Steel Corporation, 11:37-8
- Transport Department
 - Annual Report, 1984-1985, 6:9-29, 31-53
 - Budget, cutback, 6:11
 - Estimates, 1987-1988, main, 38:26-68
 - Policy group, reorganization, 6:11
 - Staff, reduction, 6:11
- Transportation Accident Investigation Board, 6:15; 11:7
- Transportation industry
 - Canadian routes, 11:45
 - Competition, 11:19-21; 31:43
 - Deregulation, 6:25-6; 11:6, 8, 35; 31:32
 - Disabled and handicapped, 31:10; 35:85-92, 94, 96
 - Licences, 31:47-8
 - Policy, 11:5; 31:6
 - Rates, predatory pricing, 11:21, 31, 48-9
 - Role, regional economic development, 6:10, 16-20; 11:10-3; 31:14-6, 31
 - Safety, 11:6, 28-9; 31:6

Crosbie Hon. John C.—Cont.

- Transportation industry—*Cont.*
 - Services, 11:13-4, 22, 27-8, 46-7
 - Subsidies, 31:23
 - Transportation of Dangerous Goods Act, 6:15
 - Trucking industry, 6:13; 11:7-20, 26, 30, 39-40, 42-3, 52; 31:6, 8-10, 23-5, 29, 35; 35:99-106, 109, 111-2
 - Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., 6:21-3; 35:116
 - VIA Rail Canada Inc., 6:24-5, 38-9; 38:27-36, 40-3, 45-51, 53, 64
 - Welland Canal, 6:10
 - Yellowhead Highway, 6:10
- Crown corporations, 14:100**
- Government policy directives, 33:27
 - Industrial disputes, ministerial responsibility, 44:32
 - Privatizing, 14:100; 18:139; 25:23; 38:61
 - See also* Air Canada
 - Role, 25:23; 27:123-4; 30:26
- Crow's Nest Pass freight rates, 25:26**
- See also* Grain transportation
- Croxall, Bill** (Grocery Products Manufacturers of Canada)
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 42, 47-8
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 42, 47-8
- CSX Rail Transport** *see* Railways—Employees, Drug and alcohol abuse; Witnesses
- CTC** *see* Canadian Transport Commission
- Cubukgil, Adil** (Canadian Labour Congress)
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:3, 83-91
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:3, 83-91
- Curlook, Walter** (Mining Association of Canada)
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:3, 37-41, 44-8, 50-2
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:3, 37-41, 44-8, 50-2
- Customs** *see* Air transport
- Cuthbertson, David** (Committee Researcher)
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:46
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:46
- Cutley, Fred** (Halifax-Dartmouth and District Labour Council)
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 55-9, 61-2
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 55-9, 61-2
- Cyr, Michel** (International Association of Machinists, Local 1751)
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 15-27
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 15-27
- Da Sylva, Normand** (Canadian Medical Association)
- Railway Safety Act (Bill C-105), 56:3, 10-9, 21-6
- Dangerous goods** *see* Hazardous products; Transportation of Dangerous Goods Act
- Dash-8** *see* de Havilland Dash-8
- Dawe, Hon. Ron** (Newfoundland and Labrador Government)
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 6-27

Dawe, Hon. Ron—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 6-27

de Belleval, Denis (Canada Ports Corporation; VIA Rail Canada Inc.)

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 8:3, 5, 8-9, 23-4, 28-32, 34-5, 63-73, 75, 79

References *see* Canada Ports Corporation

VIA Rail Canada Inc., Annual Report and Auditor's Report, 1987, 64:3, 8, 10-27, 29-40

de Havilland Dash-8 *see* Air Canada—Aircraft; Aircraft**Deegan, A.E.** (Canadian National Railways)

Canadian National Railways, Annual Report, 1985, and Auditor's Report, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:5, 25-7

Deer Lake Chamber of Commerce *see* Witnesses**Deer Lake, Nfld.** *see* Airports**Dempsey, W.H.** (Association of American Railroads)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 124-8, 133-4, 136-7, 140, 143-5

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 124-8, 133-4, 136-7, 140, 143-5

Demurrage charges *see* Grain transportation—Costs**Deregulation** *see* Air transport; Canadian National Railways—Moncton, N.B., shops; Canadian Pacific Air Lines Ltd.; Energy industry; Highways and roads—Condition; Marine transport; Railways; Transportation industry; Trucking industry**Deschênes, Bernard M.** (Canadian Aviation Safety Board)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 34:3-19

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 34:3-19

Dickson, Craig (Atlantic Provinces Transportation Commission)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:3, 61-2, 64-71

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:3, 61-2, 64-71

References *see* National Transportation Agency—Order in Council appointments

Dillman, E.L. (Canadian Pulp and Paper Association; Scotia Investments)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 32-3; 27:3, 26, 36-40

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 32-3; 27:3, 26, 36-40

Dingwall, Dave (L—Cape Breton—East Richmond)

Canadian National Railways, Annual Report, 1985, and Auditor's Report, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:41-2

Railway Safety Act (Bill C-105), 53:15-7

Railways, 53:15-6

Sydney Steel Corporation, 1:41-2

Dionne, Maurice (Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 146, 149, 151-3

Dionne, Maurice—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 146, 149, 151-3

Disabled and handicapped

Canadian Charter of Rights and Freedoms provisions, 22:53, 58-60

See also Air Canada; Air transport; Transportation industry

Documents *see* Appendices; Procedure and Committee business**Dollar, exchange rate**, 17:46-7; 25:42

See also Transportation industry—Policy

Dominion Marine Association, 4:5

See also Appendices; Witnesses

Douglas, Austin (Transport Department)

Airports, management and ownership, Committee study, 39:3, 19-47, 49-50

Douglas, Ron (Canadian Conference of Teamsters)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:3, 25-6, 31

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:3, 25-6, 31

Dow Chemical Canada Inc., 19:41, 47

See also Witnesses

Downey, Ray (Manitoba Trucking Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 29-43

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 29-43

Doyle, Kevin B. (Sultran Ltd.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 23-4, 29-32

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 23-4, 29-32

Drugs *see* Air Canada**Dubois, Emile** (Luscar Limited)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 156-7, 160-1

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 156-7, 160-1

Duguay, Leo (PC—St. Boniface)

Air transport, 21:69-70

Freight rates, 21:22-4

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:22-4, 32-5, 69-70

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:22-4, 32-5, 69-70

Railways, 21:22-3

Transport Department estimates, 1987-1988, main, 38:39-42

Transportation industry, 21:34

Trucking industry, 21:34-5

VIA Rail Canada Inc., 38:39-42

Durant, Austin S. (Fraser Inc.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 139-42

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 139-42

Edgar, John R. (Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 146-53

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 146-53

Edmonton, Alta. *see* Airports

- Edsforth, John F.** (Travacon Research Limited; New Westminster, B.C.)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:3, 30-50
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:3, 30-50
 Railway Safety Act (Bill C-105), 54:3, 13-5, 18, 20-5, 27-9
- Egglestone, Allen E.** (Alberta Gas Chemicals Ltd.)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 33-8, 40-1
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 33-8, 40-1
- Elections** *see* New Brunswick
- Electricity** *see* Ontario Hydro
- Elliott, Andrew** (Canadian Fertilizer Institute; Potash Corporation of Saskatchewan)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:3, 27-37; 20:4, 83-8
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:3, 27-37; 20:4, 83-8
- Elliott, Dale** (Atlantic Provinces Trucking Association)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:3, 41-5, 48-50
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:3, 41-5, 48-50
- Ellis, J.R.** (PC—Prince Edward—Hastings)
 Air navigation, 6:40-1
 Lighthouses, 6:39-40
 Procedure and Committee business
 Chairman, M., 1:7
 Organization meeting, 1:7-8
 Quorum, M., 1:8
 Travel, M. (Ouellet), 6:7
 Transport Department, Annual Report, 1984-1985, 6:39-41
- Emblem, Norman A.** (Canadian Pool Car Operators Association Inc.)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 31-41, 43-4
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 31-41, 43-4
- Employment** *see* Canadian Pacific Air Lines Ltd.; Deregulation; Railways—Deregulation; Transportation industry—Deregulation; Trucking industry—Deregulation
- Energy industry**, 14:47-8
- Entreprises ferroviaires du Canada, Les**, 15:45-8
See also Witnesses
- Erlichman, Louis** (International Association of Machinists and Aerospace Workers)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:3, 39
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:3, 39
- Europe** *see* Reports to House—Third
- Expo 86**, 6:12
- Eyton, Rhys T.** (Pacific Western Airlines Corporation)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:4, 45-58
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:4, 45-58
- Fares** *see* Air transport
- Farmers**
 Canadian, working in United States, workmen's compensation, 60:31
- Farquhar, Michael** (Transport Department)
 Transport Department estimates, 1988-1989, main, 60:4, 13-5, 33, 40-1
- Federal Railroad Administration** *see* Witnesses
- Federation of Canadian Municipalities**, 52:19; 55:5-6, 30-1
See also Railways—Relocation; Witnesses
- Fednav Ltd.**
 Background, 10:13-4
 Canada Steamship Lines relationship, 8:57
 Government loan guarantees, 8:62; 9:20; 10:14
See also Canada Ports Corporation; Ridley Terminals Inc.; Witnesses
- Feeder line service** *see* Air Canada—Subsidiaries; Air transport
- Ferry service**
 Marine Atlantic, Happy Valley—Goose Bay, Labrador-Lewisporte, Nfld., 26:66-7, 69
 Newfoundland, CN Marine, 26:25-6
- Fertilizer**, 17:28-31, 33; 20:71-2
- "Final offer" arbitration** *see* Freight rates
- Fingerprinting** *see* Airports—Security, Employees
- Firefighters** *see* Airports—Stephenville, Nfld.
- Firefighting services** *see* Airports
- Firth, Donald** (Retail Council of Canada)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 103, 105-8
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 103, 105-8
- Fishing vessels**, 38:61
- "Fit, willing and able" test** *see* Air transport—Licences
- Fix, John** (Canadian Brotherhood of Railway Carmen—(Prince George Lodge 1415))
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 71-5
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 71-5
- Fletcher, D.L.** (Canadian National Railways)
 Canadian National Railways, Moncton, N.B., shops, layoffs, CGE purchase proposal, Committee study, 48:3, 5-24, 29-31, 34, 36-7, 39-40, 49
 Railway Safety Act (Bill C-105), 50:5-37
- Flight attendants** *see* Air transport
- Flour milling industry**, 15:66-70, 72; 17:32-3
- Foisy report** *see* Railways—Safety; VIA Rail Canada Inc.—Accident
- Food concessions** *see* Airports
- Foran, Jim E.** (Canadian Pulp and Paper Association)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 24-6, 34
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 24-6, 34
- Fording Coal Limited**, 18:123, 125; 29:115
See also Witnesses

Forest fires

- Canadian Interagency Forest Fire Centre, role, 21:62
- Water bombers, 23:5-7, 10-1
- See also* Aircraft

Forest industry

- British Columbia, 18:16-7
- Competitiveness, 18:105
- Cutting rights, 22:28-9, 33
- Exports, softwood lumber, United States 15% tax, 18:56-7
- Ontario, 23:6
- Transportation, 18:21, 23, 26, 31, 56-9; 27:27, 33

Forrestall, J. M. (PC—Dartmouth—Halifax East; Parliamentary Secretary to Minister of Regional Industrial Expansion and Minister of State for Science and Technology)

- Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:50, 53, 60-4
- Airports, construction, security, Committee study, 62:50, 53, 60-4
- Icebreakers, 62:60-3

Foster, Jim (Aircraft Operations Group Association)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:4, 62-76
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:4, 62-76

Fougère, Gerry (Potato Marketing Council of Prince Edward Island)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 112, 116
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 112, 116

Frakes, R. (Novacor Chemicals Ltd.)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 112-7
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 112-7

Fraleigh, Sid (PC—Lambton—Middlesex)

- St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, Capital and Operating Budgets, 1986-1987, Corporate Plan, 1986-1991, 3:20-1

France *see* Airports**Fraser, Don (Interior Lumber Manufacturers' Association)**

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 56
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 56

Fraser Inc. *see* Witnesses**Fraser, Ted (Atlantic Provinces Trucking Association)**

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:3, 43-8
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:3, 43-8

Frederick Transport Ltd., 25:5-6**Free trade, Canada-United States agreement *see* Canada-United States Free Trade Agreement****Free trade, Canada-United States negotiations, 18:8**

- Grain transportation, including, 4:39-40; 21:133
- St. Lawrence Seaway, joint management, relationship, 3:35
- Transport Department involvement, 44:56
- Transportation industry, deregulation, including, 19:90-1; 21:102, 104, 143

Freeman, David (Novacor Chemicals Ltd.)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 114-5
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 114-5

Freight rates, 42:71

- Agreed charges, 14:74; 15:71; 16:62; 19:44, 58; 21:47; 23:44-5; 26:75; 30:55; 33:39

Freight rates—*Cont.*

Alberta, 19:10-1; 26:23-4

"At and East" rates, 15:71-2

See also St. Lawrence Seaway—Freight rates

Bulk commodities, 29:105-7, 112-4

Captive shippers, 11:7; 12:13-5, 34-6; 13:7; 16:61-2, 64; 18:50-2, 55; 21:8-9, 22, 53; 25:72-3; 26:80-6; 27:49, 105-7; 35:182, 191

Champion Forest Products Ltd., Hinton, Alta., 1:49-50; 6:18; 22:22-3

Coal, 13:96, 100-4; 14:18-9; 19:93

Common carrier obligations, 32:25-6

Compensatory, 20:7, 11-3; 23:40, 44; 24:36-9; 26:9, 24, 72-3, 77-8, 82, 86, 110; 28:38; 29:90-1, 148-50, 156-7, 177-8; 30:18; 32:21; 35:171-6; 36:62-3, 138-40

Competitive line rates, 13:93, 99-100; 33:40-1; 63:23, 26

Atlantic provinces, 28:63-8; 31:39; 32:24

Availability, 35:183-5

Benefits, 14:49-50, 55-6, 62-5; 15:65; 16:61-4; 18:17-8, 30, 50-1; 19:42; 20:59-60, 70, 73-5, 87-8, 99-101, 104; 21:8-9, 23-4, 53; 22:34-5; 27:49, 83; 29:115, 160; 35:88-90, 108-9; 36:71

Confidentiality, 14:43; 20:73

Difficulties, 11:7; 12:13-5; 18:121-2, 126, 143

Discriminatory, 13:7, 16, 31, 42; 14:31, 61; 20:93-4; 21:132; 22:25; 27:9, 20, 28, 30-1; 35:180

Essential, 19:7-8, 11, 16, 23-4, 50; 20:90; 22:27; 24:48; 25:49, 92; 29:62, 82-4; 30:9, 15, 32-3; 31:11; 32:23

Expanding, 20:84-6

Interlying shippers, Quebec North Shore and Labrador Railway, etc., 25:42-4, 47

Intermodal traffic, 18:29-30

Other countries, comparison, 12:76

Railways' position, 19:28-9, 36; 29:96, 105-6, 109-10, 115-6; 20:43

Revenues/losses, 12:34; 16:73

Setting, 12:35, 47; 14:33, 52; 17:36-7; 35:186-93

Shipper investment in specialized cars of one railroad, 20:90-1, 96-7; 33:13

United States comparison, advantage in transborder traffic, 12:13, 65-6, 69; 13:37, 39, 97; 14:25; 16:71; 17:71-2; 18:22, 54, 57, 61; 20:43, 62-3, 67; 27:130; 29:80, 137, 145; 30:13, 56; 32:22; 35:87, 104-5, 181; 36:67-8; 60:38-9; 63:28

See also C-I-L Inc.—Bécancour, Que.

Confidential contracts, 12:12

Abuses, 12:64

Agreed charges, replacing, 12:66; 16:62

Arbitration, 14:25-6

Atlantic provinces, 26:80-1, 85-6, 88, 115; 27:38; 36:135-6, 140-1

Benefits, 15:23-5, 64; 17:29, 37, 70; 18:25-6, 29-30, 51, 59, 124-5, 127-8; 19:24; 20:11, 73, 104-5; 21:103; 24:44-6, 48; 25:52, 72; 27:28; 29:163, 167, 172; 30:52-3; 36:119

Confidentiality, 12:57-8; 13:104; 14:15, 26, 43-4, 57-8, 65-6, 74; 15:30; 16:40-1, 44, 81-2; 18:34-5, 50, 121; 19:9, 42, 46, 58; 20:7, 9, 84-6, 95; 24:36-7; 25:79; 26:73-8; 27:10, 23, 49, 151; 29:19-40, 178; 30:10, 17-8; 32:15-6; 35:140-3

Costs, reflecting, 11:7; 12:54-5; 23:40, 44-5; 24:37-9; 29:148

Disallowance, 20:12-4

Freight rates—Cont.**Confidential contracts—Cont.**

Discriminatory, 11:50-1; 12:55-6, 67; 13:11, 13-4, 21, 30, 43-5, 48; 14:76; 15:70; 18:24; 20:37-8, 59, 63-4, 75; 21:46-7, 54, 132; 22:24, 26; 25:78; 27:29-31, 82-3, 94-5, 103, 148; 28:24, 54, 107-9, 114, 140; 29:131-3; 30:45

Economies of scale, 12:54, 13:6; 14:55; 17:33

Establishment, agreement, 12:47; 13:92, 94; 14:55; 15:31-2; 19:44; 20:45-7, 99; 21:22; 22:45; 24:42; 26:9, 110; 29:126; 32:25-6, 46; 33:38; 35:193

Railways' position, 21:8; 27:37, 39; 29:91-2, 116

Revenues/losses, 11:32; 12:42

Shipper protection, 18:57

Statistics, 63:23

United States comparison, advantage in transborder traffic, 12:69-70; 13:11, 34, 53-4; 14:71-2, 113-4; 17:33-4; 20:69, 81; 22:31-2, 36-7; 24:50; 25:35; 29:108; 30:55-8; 35:176-8

Containers, 26:80, 84-5; 27:130; 31:11; 63:30

Disclosure, 20:100; 21:9-10

Domestic, 30:54

Increases, 19:49-50

Iron ore pellets, 29:8-9, 47-51, 54

Joint line rates, 4:29-30; 14:27; 15:30; 16:6, 13; 18:144; 20:74; 21:103; 28:24, 110; 29:62

Thompson, Keith, position, 16:13-4

Maximum rate test, 13:19

Methanol, 19:34-9

Multimodal, 12:49; 22:25

New Brunswick, 28:136-7

Newfoundland, 26:72

Potash, 16:78-80, 84

Predatory, 26:72-3, 76-9; 27:118; 28:38-9

Prejudicial, rollback, 14:15-6; 19:49, 54-5

Reviewing, 36:64

Select territory, 27:32

Setting

"Final offer" arbitration, 13:14, 92, 94; 14:16-7, 25, 55-6, 59, 66; 15:23-4, 65; 18:50-1, 54-67; 19:8, 24, 26-7, 58; 20:58-9, 61-2, 72-3, 75, 91-2, 100; 21:8-9, 47; 22:26-7, 34; 25:47, 73; 26:85; 29:9-11, 47-9, 51-6, 114-7, 134, 156-8, 160, 163; 30:9, 32-3, 36, 44; 31:10, 18; 32:11-6; 35:122, 124-34

Long-run variable costs, 19:25-6

Method, factors, 14:18-9

Shipper groups, involvement, 27:9-10, 85, 92; 28:63, 108, 111

Spot rates, 17:82-3

Subsidizing, 36:135, 138

Sulphur, 19:29-30

United States comparison, 14:45; 29:126-9

Variable, reverse onus test, 14:30-1; 19:63-4; 20:39, 42

Wood pulp, 4% increase, United States rate comparison, 1:48-9; 22:29-31

See also Crow's Nest Pass freight rates

Frequent flyer programs see Air transport—Fares**Friars, H.R. (Canadian Manufacturers Association)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:4, 70-4, 80

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 70-4, 80

Friesen, Benno (PC—Surrey—White Rock—North Delta; Parliamentary Secretary to Minister of Employment and Immigration)

Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:16-23, 45-51, 68-9

Airports, construction, security, Committee study, 62:16-23, 45-51, 68-9

Procedure and Committee business, questioning of witnesses, 62:32, 50

Fulton, Jim (NDP—Skeena)

Air transport, 37:24

Airports, 38:56, 58

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:6-7, 9, 19-22, 26-7, 29-30, 34-7, 44-8, 51-3; 8:13-7, 20, 23-5, 60-72, 75-8, 81; 10:4-7, 15-8, 21-2

Lighthouses, 38:56-7

Procedure and Committee business

Documents, 7:6-7, 20; 8:77

Meetings, 8:44

Questioning of witnesses, 37:30

Ridley Terminals Inc., 7:7, 19-22, 26-7, 29, 34-7, 44-8, 52-3; 8:13-6, 23-5, 60-3, 70; 10:4-7, 15-8, 21-2; 38:25, 62

Search and rescue, 38:57-8

Transport Department estimates, 1987-1988, main, 38:25, 56-8, 62-3

Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 37:6-7, 20, 22-5, 30; 38:18-9

Funeral industry see Competition/combines**Gander Nfld. see Air transport—Accidents/incidents****Gardiner, J.G. (Fording Coal Limited)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 120-8

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 120-8

Gartside, Bill (British Columbia Motor Transport Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 61-72

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 61-72

Garvey, Bruce (Ridley Terminals Inc.)

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 9:3-29

References

Fednav Ltd. relationship, 9:22-3; 10:20-1

See also Ridley Terminals Inc.

Garvey, Terrance L. (Westar Mining Ltd.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:49-56

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:49-56

Gas pipelines see Alaska gas pipeline**Gemini computer system see Air Canada—Tickets****Georgetti, Ken** (B.C. Federation of Labour)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 92-113

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 92-113

Girvan, Royce (International Association of Machinists and Aerospace Workers)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 128-9

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 128-9

Goffin, David (Canadian Chemical Producers' Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 57, 60-1

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 57, 60-1

Golden, B.C. see Trucking industry—Safety and security

Goldman, Calvin S. (Consumer and Corporate Affairs Department)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 24:3, 29-38, 40-1, 46
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 24:3, 29-38, 40-1, 46

Goodwin, Terry (Individual presentation)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:4, 108-15
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 108-15

Gough, Michael (Federation of Canadian Municipalities)

- Airports, management and ownership, Committee study, 40:3, 28-30, 32-3, 38

Government, 21:79-80; 23:12**Government contracts, purchases, etc.** *see* Ridley Terminals Inc.**Government departments appearing** *see* Witnesses**Graham, Alec** (Alberta Wheat Pool)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 56-61, 63-4
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 56-61, 63-4

Graham, Stan (PC—Kootenay East—Revelstoke)

- Coal, 13:105
- Freight rates, 13:104
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 13:104-5
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 13:104-5

Grain

Exports

- Marketing, 42:55-60, 62, 65, 70-1
- Pacific Rim countries, 42:70-1
- Soviet Union, 42:56; 43:20
- Initial payment, 42:52
- Producers, east/west comparison, 42:68-9
- Sales, price, 42:76
- Subsidies, United States, 43:15

Grain elevators

- Outside Canada, constructing, 42:81-2
- Storage charges, 42:74
- Thunder Bay, Ont.
 - Loop track system, installing, 4:16, 32-3; 42:26
 - Ship movements, 42:26-7
- Transfer elevators, 42:50-1

Grain Services Union (C.L.C.) *see* Witnesses**Grain transportation**, 19:57; 36:176

- Back-hauls, 43:8
- Block system, 42:25-6, 74-5, 79-80
- Contracts, 42:75-6, 84-6
- Costs, 20:30-2; 21:48, 50-1; 42:68
 - Capital costs, 42:19-20
 - Churchill, Man., delivery, 42:66-7
 - Demurrage charges, 42:65-6
 - East/west comparison, 4:6-11, 16-7, 34-5, 41-3; 42:8-10, 13, 15-6, 20, 23-4, 52-5, 57, 69, 77-9, 86-8; 43:20
 - Hidden, 42:87
 - Increase, 20:20
 - Leibfried study, 42:78

Grain transportation—Cont.

Costs—Cont.

- Payment method, 42:64-5, 84
- Recovery, including all factors, 42:36-41
- Segregating, regulated/unregulated, etc., 42:43-6, 62-3, 67; 43:7
- Crow's Nest Pass freight rates, shortfall, paying to producers, 62:24-5
- Cyclic, 42:85-6
- Hopper cars, 42:80-3
- Insurance charges, 42:42-3, 64, 72-4, 82; 43:24
- Jurisdiction, Western Grain Transportation Act/National Transportation Act, 20:10, 14, 32-3, 35-6, 41, 46-7; 21:44, 48-9
- Modes, alternative, 20:24-6, 38
- Ocean rates, 4:31-3
- Railway cars, availability, 44:64-6
- Sanctions, 38:64-5
- Shipping through United States, north-south movement, 4:30-1, 38-41; 42:34-6, 43:11-2
- Statistics, 20:36; 42:49
- Storage, winter, 43:13-4
- Study, 29:151-2
- Subsidies, 42:23-4
- Thunder Bay, Ont., 42:72, 87-8; 43:16
- Unit trains, 42:32-3
- See also* Canadian National Railways; Free trade, Canada-United States negotiations; St. Lawrence Seaway

Grain Transportation Agency

- Role, 42:54
- See also* Witnesses

Grand Trunk Corporation

- Income, 63:7

Gratwick, John (International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 119-29
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 119-29

Gray, Darryl L. (PC—Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine; Vice-Chairman)

- Aeronautics Act, 41:20
- Air Canada, 13:82-4
- Air transport, 13:83; 14:87, 100; 18:157; 22:15-7; 23:20-1; 27:96-7; 29:27; 31:40-1, 43-4; 35:161-2; 41:13-4, 31
- Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:37-9
- Airports, 38:87
 - Construction, security, Committee study, 62:37-9
 - Management and ownership, Committee study, 41:13-4
- Bus transport, 32:48
- Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:37-9, 54-5; 8:31-2, 36, 38, 40-1, 57-8, 63-4, 76-7, 79; 9:10-1, 19-20; 10:7-9
- Canada Steamship Lines, 8:57
- Canadian Labour Congress, 25:18
- Canadian National Railways, 12:29-30, 33, 38; 18:110; 52:30
 - Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:44-6, 59, 73-4
- Canadian Pacific Railway, 13:28-9
- Civil Aviation Tribunal, 41:20
- CN Route, 12:38

Gray, Darryl L.—Cont.

- Crown corporations, 14:100
- Fednav Ltd., 8:57; 9:20
- Free trade, Canada-United States negotiations, 3:35
- Freight rates, 13:99, 103; 14:61-2; 20:73, 87-8; 25:49; 32:23; 35:188
- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:20-2; 12:29-30, 32-3, 38, 60-2, 74; 13:27-9, 38-9, 52-3, 76, 82-4, 99, 103; 14:61-2, 77, 87, 100; 17:61, 67-9, 75, 85; 18:14, 63, 83, 98, 109-10, 123-4, 152-3, 156-7, 164, 167-8, 171; 19:32; 20:73-4, 87-8; 22:14-9; 23:20-1; 24:17-20, 28, 39; 25:18-20, 42, 68, 89, 97; 26:96-7; 27:97; 28:29, 31; 30:28-9, 51; 31:37, 39-41, 43-4; 32:33, 38; 36:158, 161, 170, 177
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:20-2; 12:29-30, 32-3, 38, 60-2, 74; 13:27-9, 38-9, 52-3, 76, 82-4, 99, 103; 14:61-2, 77, 87, 100; 17:61, 67-9, 75, 85; 18:14, 63, 83, 98, 109-10, 113-4, 152-3, 156-7, 164, 167-8, 171; 19:32; 20:73-4, 87-8; 22:14-9; 23:20-1; 24:17-20, 28, 39; 25:18-20, 42, 68, 89, 97; 26:96-7; 27:97; 28:29, 31; 30:28-9, 51; 31:37, 39-41, 43-4; 32:33, 38; 33:47, 49; 35:29, 32, 42-3, 50, 53, 55, 57, 60, 63, 67, 71-5, 97-8, 102, 110, 112, 114, 117, 124, 134, 138-9, 154-5, 161-2, 165, 188; 36:68, 88, 93-4, 97-9, 101-2, 104, 106-7, 109, 118-9, 121-8, 137, 139, 145, 147-8, 150, 156
- National Transportation Agency, 35:50, 55, 57, 60, 63, 67, 71-4; 36:126-8, 147
- National transportation safety code, 31:26
- Procedure and Committee business
 - Bills, 32:5, 27, 46; 58:10, 27-9
 - Briefs, 14:85, 109, 111; 41:5
 - Chairman, election, M., 44:8
 - Documents, 8:76-7; 12:71, 79; 23:64; 25:94-5; 29:77; 35:102; 52:5
 - Meetings, 30:59; 50:32; 58:11
 - Members, 25:65
 - Minister, 31:7, 14, 19, 24; 35:102, 110
 - Organization meeting, 44:8, 10
 - Questioning of witnesses, 8:36, 38, 40; 14:74, 78, 88, 105-6, 112; 17:68-9; 18:66, 83, 88, 98; 21:89; 23:53; 24:28; 25:63, 94; 27:96; 28:29; 29:68; 32:24, 35; 42:47-8, 86; 50:36; 61:38, 43
 - Quorum, 59:24
 - Staff, 44:10
 - Votes, 35:139
 - Votes in House, 32:4-6; 41:24, 31
 - Witnesses, 8:79; 14:77; 17:85; 23:77-8; 26:96-7 M., 22:83
- Railway Safety Act (Bill C-105), 50:69-70; 52:5, 24-6, 30; 55:29, 51-3, 82-5; 58:10-1, 13-5, 17-8, 24, 27-9, 33-4, 39; 59:24, 36-7, 39-40, 53, 68-9
- Railways, 12:30, 32-3, 62, 74; 13:29, 38-9, 52-3; 17:75; 25:42, 97; 30:30; 32:31, 33, 38; 35:114; 36:68, 97; 52:24-5; 55:29, 51-3, 82-5; 58:13-4, 18, 21, 33-4, 39; 59:36-7, 39-40, 53
- References, 44:16
- Ridley Terminals Inc., 7:37-8, 54-5; 8:31, 58, 63-79; 9:10-1, 19-20; 10:7-9
- St. Lawrence Seaway Authority
 - Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 3:35; 42:5, 47-8, 58, 87
 - Capital and Operating Budgets, 1986-1987, 3:35
 - Corporate Plan, 1986-1991, 3:35

Gray, Darryl L.—Cont.

- Shipping Conferences Exemption Act, 32:47
- Sultran Ltd., 19:32
- Transport Department estimates, 1987-1988, main, 38:87, 94-6
- Transportation industry, 11:21-2; 12:30, 60-1; 18:152; 21:111-2; 25:18; 31:39; 35:29, 32, 42-3, 97-8, 138, 154-5, 165; 36:148, 150
- Trucking industry, 24:17-8; 29:31; 30:28-9; 32:48; 36:158
- VIA Rail Canada Inc., 2:39-43
- Western Grain Transportation Act, 42:58

Great Lakes, 3:25-6**Great Lakes Pilotage Authority**

- Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:36-48
- See also* Orders of Reference
- Corporate Plan, 5:39-40
- Costs, reduction, 5:37
- Deficit, 5:48
- Distressed vessels, assistance, 5:48
- Legal services, 5:46
- Tariffs, 5:42
- See also* Witnesses

Green, Peter (Canadian Transport Lawyers' Association)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 136-40, 142, 144-5
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 136-40, 142, 144-5

Greenaway, Richard (United Transportation Union)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 91-102
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 91-102

Grocery products industry, 22:40**Grocery Products Manufacturers of Canada** *see* Witnesses**Gruchy, David W.** (Canadian Transport Lawyers' Association)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 132-5, 137-45
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 132-5, 137-45

Guiney, R.J. (VIA Rail Canada Inc.)

- Railway Safety Act (Bill C-105), 50:5, 69-72
- VIA Rail Canada Inc., Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital and Operating Budgets, 1985, revised, Capital and Operating Budgets, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 2:25-6, 35, 41-3, 49-50, 56-8; 64:3-5, 28-30, 33, 38, 40

Hainsworth, C.G. (Canadian Railway Labour Association (Manitoba Legislative Committee); Brotherhood of Locomotive Engineers)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 55-6, 58, 61-2
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 55-6, 58, 61-2
- Railway Safety Act (Bill C-105), 53:3-5, 14-7

Halifax-Dartmouth and District Labour Council *see* Witnesses**Halifax-Dartmouth Port Development Commission** *see* Witnesses

Halifax-Dartmouth Industries Ltd. *see* Icebreakers—*Louis St. Laurent*

Halifax, N.S., 27:129-30

Halifax Port Corporation *see* Canada Ports Corporation—Annual Report

Hall, Ken W. (Canadian Pulp and Paper Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 22-3, 30-1, 33
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 22-3, 30-1, 33

Hall, Norman (Dominion Marine Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 145-54
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 145-54
St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 4:3-43; 42:3, 5, 14-5, 17-8, 21-2, 25-31, 35-7, 39-41, 43, 45

Hall, Shannon (Labour Council of Metro Toronto)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:4, 65-8, 70-2, 77
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:4, 65-8, 70-2, 77

Hanigan, Lawrence (VIA Rail Canada Inc.)
VIA Rail Canada Inc.
Annual Report and Auditor's Report, 1985, 2:5-22, 25-38, 40-2, 44-55, 58-61
Annual Report and Auditor's Report, 1987, 64:3-4, 6-7, 21, 24-5, 31, 33, 35-6, 42-4

Happy Valley—Goose Bay, Labrador *see* Air transport; Ferry service—Marine Atlantic; Witnesses

Harmon Corporation *see* Witnesses

Harris, Alan (Manitoba Trucking Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 53
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 53

Hart, Howard (Canadian Pulp and Paper Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 20-2, 28-31, 34-6, 38-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 20-2, 28-31, 34-6, 38-9

Hatfield, Fred (Atlantic Provinces Transportation Commission)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:3, 62-3
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:3, 62-3

Hatfield, Hon. Richard B. (New Brunswick Government)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:3, 6-23
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:3, 6-23

Hawker Siddeley Canada Ltd.
Trenton, N.S., rail car plant, layoffs, lack of orders, proposed sale, 28:128-9

Hazardous products
Transportation, regulations, 6:14; 14:51-2; 20:68; 23:66, 74
See also Ports—Vancouver, B.C.; Railways—Safety;
Transportation of Dangerous Goods Act

Heaver, Trevor (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 128-31, 133-45

Heaver, Trevor—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 128-31, 133-45

Helicopters *see* Air transport; Search and rescue

Hiebert, Rod (Telecommunications Workers Union)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 149, 152-3
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 149, 152-3

Highways and roads

Abitibi-Témiscamingue region, Que., 30:29-30
British Columbia, condition, 19:89
Condition, deregulation effects, 26:61-2; 28:43, 46, 53, 86
Labrador, 26:63-5, 69-70
New Brunswick, 31:32
Northwest Territories, jurisdiction, 19:87
Upgrading, 26:22-3; 28:8, 13, 19-20, 27, 36-8, 130; 38:59-60; 60:14-5, 29
See also Trans-Canada Highway; Yellowhead Highway

Hill, John E. (Northwest Territories Highway Transport Board)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 83-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 83-9

Hinton, Alta. *see* Freight rates—Captive shippers, Champion Forest Products Ltd.; VIA Rail Canada Inc.—Accident

Hollis, Dana (Truro and District Labour Council)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 117
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 117

Holtmann, Felix (PC—Selkirk—Interlake)
Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 8:32-4, 59
Icebreakers, 8:34
Ridley Terminals Inc., 8:32-4, 59

Hopper cars *see* Grain transportation

Horner committee *see* VIA Rail Canada Inc.

Horner, Jack (Grain Transportation Agency)
St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 42:4, 48, 54, 58, 69, 75, 77-81, 84

Horodyski, Stan (Brotherhood of Railway Carmen)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 100-6
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 100-6

Hotels *see* Airports

Howard, J.F. (Wabush Mines)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 8-15
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 8-15

Howe, John (Transport 2000 Atlantic; Transport 2000 Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:4, 92-103, 105-7; 23:4, 53-6, 73-4
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 92-103, 105-7; 23:4, 53-6, 73-4

Howe, Ray (Saskatchewan Wheat Pool)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 33-5, 39-40, 42, 47
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 33-5, 39-40, 42, 47

- Hudson, Wilf** (Manitoba Federation of Labour)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 79-91
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 79-91
- Hunt, Nadine** *see* Saskatchewan Federation of Labour
- Hunter, James D.** (Brotherhood of Railway Transport and General Workers)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:4, 77-85
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:4, 77-85
- Huntington, A.R.** (Canada Ports Corporation)
Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 8:3, 5-7, 13-22, 24-8, 31-66, 70, 72-80
- Icebreakers**, 44:71-2
Henry Larsen, propulsion system problems, contract payments, etc., 62:6-8
Louis St. Laurent, refitting, Halifax-Dartmouth Industries Ltd., etc., 62:60-3
Polar 8 class, construction, 6:15, 36-7; 8:34; 62:8
See also St. Lawrence Seaway
- Îles-de-la-Madeleine** *see* Air transport—Prince Edward Island
- Impaired driving**, 6:12
Locomotives, 49:11
- Imposed public duties** *see* Air Canada—Mandate; Air transport—Northern areas; Canadian National Railways—Mandate
- Industrial disputes** *see* Airports—Security; Crown corporations
- Industrial relations** *see* Air transport; Transportation industry; VIA Rail Canada Inc.
- Industry**, 25:24-5
- Inland Water Freight Rates Act**, 29:145-6; 36:132
- Insurance** *see* Air transport—Carriers; Grain transportation; St. Lawrence Seaway—Bridges, Valleyfield, Que.—Insurance
- Interior Lumber Manufacturers' Association** *see* Witnesses
- International Association of Great Lakes Ports**, 44:15
- International Association of Machinists and Aerospace Workers** *see* Witnesses
- International Association of Machinists and Aerospace Workers (District Lodge No. 14)** *see* Witnesses
- International Association of Machinists and Aerospace Workers (Provincial Council)** *see* Witnesses
- International Association of Machinists, Local 1751** *see* Witnesses
- International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies** *see* Witnesses
- Iron Ore Company of Canada**, 29:49-51; 31:18-9
See also Witnesses
- Irwin, Pat** (Grocery Products Manufacturers of Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 41-2, 46-7
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 41-2, 46-7
- Island Airport** *see* Airports
- Ivany, Terry W.** (Atlantic Provinces Trucking Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:4, 112-7
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:4, 112-7
- Jackman, P.K.** (Canadian Council of Motor Transport Administrators)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 83-92
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 83-92
- Jacques Cartier Bridge** *see* St. Lawrence Seaway—Bridges
- James, A.H.** (Canadian National Millers Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:4, 63-4, 66-74
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:4, 63-4, 66-74
- Jarvis, Don** (Grocery Products Manufacturers of Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 39-42
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 39-42
- Jarvis, Ron** (Québord Inc.)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 51-2
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 51-2
- Jarvis, William** (Canadian Wheat Board)
St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 42:4, 48-53, 55-77, 80-2, 84-7
- Jeannot, Pierre J.** (Air Canada)
Air Canada Annual Report, 1987, Capital budget, amended, 1987, 61:3-20, 23-5, 27-40, 42-8
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 13:55-90
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 13:55-90
References *see* Air Canada—Safety
- Jeffrey, C.A.** (Canadian Interagency Forest Fire Centre)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 62-6
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 62-6
- Johnson, Michael J.** (Albertans Against Deregulation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 101-8, 110-1
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 101-8, 110-1
- Johnson, Morrissey** (PC—Bonavista—Trinity—Conception)
Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:29, 58-9
CN Route, 1:29
Great Lakes Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:44-8
Laurentian Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:6-7, 24-5, 28-9, 33
Pilotage, 5:6-7, 24-5, 28, 37, 45-7
- Johnson, Ron** (Canadian Chemical Producers' Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 59, 62
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 59, 62
- Johnston, Jeremy** (Individual presentation)
Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:51
Airports, construction, security, Committee study, 62:51
- Johnston, K.R.** (Mining Association of Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:3, 42-5, 49, 52-3

Johnston, K.R.—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:3, 42-5, 49, 52-3

Joint line rates *see* Freight rates**Jones, Hugh M.** (Coalition of Concerned Shippers)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 5-6
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 5-6

Jones, Peter (Fednav Ltd.)

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 10:3-4, 10-1, 18-20

Justice Department *see* Witnesses**Kaine, Lanny** (Retail Council of Canada)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 103-5, 108
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 103-5, 108

Keenan, John (Canadian Air Line Pilots Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 67
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 67

Kelsall, John P. (Canadian Pacific Railway)

Railway Safety Act (Bill C-105), 50:5, 38-57

Kendall, Robert (Aircraft Operations Group Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:4, 72
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:4, 72

Kilgour, David (PC—Edmonton—Strathcona; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:47
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:47
Procedure and Committee business
Documents, 38:10
Questioning of witnesses, 37:19-20; 38:6-7
Witnesses, 38:6-8, 20-1
Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 37:8, 19-20, 29-30; 38:6-8, 10, 20-1

Kincaid, R.J. (Ontario Ministry of Natural Resources)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:3, 5-11
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:3, 5-11

Knight, Jim (Federation of Canadian Municipalities)

Airports, management and ownership, Committee study, 40:3, 24-8, 30-40

Kryzaniwsky, Cheryl (Canadian Auto Workers)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 8-14, 16-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 8-14, 16-9

Kucher, Al (International Association of Machinists and Aerospace Workers (Provincial Council))

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 177, 181-3
National Transportation Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 177, 181-3

Labour Council of Metro Toronto *see* Witnesses**Labour unions** *see* Canadian National Railways—Moncton, N.B., shops; Canadian Pacific Air Lines Ltd.**Labrador** *see* Airports; Highways and roads; Railways**Lafrance, Claude** (Transport Department)

Transport Department
Annual Report, 1984-1985, 6:40-3
Estimates
1987-1988, supplementary (C), 44:7, 51, 60-3
1988-1989, main, 60:4, 36-7

LaHaye, Guy (Laurentian Pilotage Authority)

Laurentian Pilotage Authority, Annual Report, 1985, and Auditor General Report, 5:4, 29

Laidlaw, Angus (Dominion Marine Association)

St. Lawrence Seaway Authority, 4:32-3, 42

Lamarche, Denis (Chambre de commerce de Senneterre)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 22-5, 27-30
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 22-5, 27-30

Lane, Patty (B.C. Federation of Labour)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 95
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 95

Langlois, Paul (Canadian Transport Commission)

Turn Air Ltd., licence, cancellation, etc., Committee study, 37:4, 9-10, 17-8, 24, 26-31, 33-7, 39-40

Langlois, Raynold (Chambre de commerce de Montréal)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 175-7, 179-86
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 175-7, 179-86

Latham, Greg (Transportation of Disabled Persons Committee)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 121-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 121-8

Laurentian Pilotage Authority

Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:5-35
See also Orders of Reference
Corporate Plan, 5:34-5
Deficit, 5:8-10, 12-3, 25-6, 34
Legal services, 5:35
Members, 5:33-4
Mismanagement, 4:38
Role, 5:6
Staff, reducing, 5:13
Tariffs, 5:6-7, 11, 18-9

Lavineway, T.D. (Saskatchewan Minerals Company)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 57-66
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 57-66

Lawless, R.E. (Canadian National Railways)

Canadian National Railways
Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:5, 28-9, 37, 40-5, 47-50, 52, 56-9, 61-6
Annual Report, 1987, 63:3, 6-33
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 12:3, 5-10, 18-23, 25-41, 43-55, 57-70, 72-86; 29:4, 77-8, 82-4, 86-94, 96-100

Lawless, R.E.—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 12:3, 5-10, 18-23, 25-41, 43-55, 57-70, 72-86; 29:4, 77-8, 82-4, 86-94, 96-100

Lawson, Hon. Senator Ed (Canadian Conference of Teamsters)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:3, 18-21, 23-8, 30-1, 33

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:3, 18-21, 23-8, 30-1, 33

Layoffs *see* Air transport—Mergers and concentrations; Canadian National Railways—Employees—Moncton; Hawker Siddeley Canada Ltd.; Transportation industry; Trucking industry; VIA Rail Canada Inc.

Layton, Hon. Bob (PC—Lachine)

Air transport, 28:80-1; 29:20-1, 26, 76-7

Airports, management and ownership, Committee study, 39:28, 38-42, 44, 49

Bus transport, 36:177

Canadian Pacific Railway, 13:46-7

Coal, 29:161

Freight rates, 26:78; 29:54, 112-3; 30:17-8; 35:125-6, 128-30, 133, 183, 192-3

Highways and roads, 29:19-20

Mining industry, 17:51

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 13:46-7; 17:50-3, 73-4; 26:78-9, 96-7; 27:39, 151-2; 28:19-20, 71, 80-1, 141-2; 29:20-1, 26, 53-4, 76-7, 99-100, 112-3, 144, 153-4, 159-61, 186; 30:17-20; 36:160, 168, 174, 177, 189-91

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 13:46-7; 17:50-3, 73-4; 26:78-9, 96-7; 27:39, 151-2; 28:19-20, 71, 80-1, 141-2; 29:20-1, 26, 53-4, 76-7, 99-100, 112-3, 144, 153-4, 159-61, 186; 30:17-20; 35:31, 35, 39-40, 42, 45, 54-5, 57, 69, 71, 74, 117, 125-6, 128-30, 133, 139, 151-2, 165, 183-4, 186, 192-4, 197-200; 36:61, 82, 85, 87, 157

National Transportation Agency, 35:45, 54-5, 57, 69, 71, 73

Procedure and Committee business

Orders of Reference, 38:17

Witnesses, M., 26:97

Quebec North Shore and Labrador Railway, 29:53

Railway Safety Act (Bill C-105), 50:64-5, 71-2

Railways, 17:52-3; 28:19; 29:99, 153, 186; 30:18-9; 35:194, 197-200; 36:61, 87; 50:65

St. Lawrence Seaway, 29:153-4

Transportation industry, 17:50; 27:39; 28:141; 35:31, 35, 39-40, 139, 151

Trucking industry, 17:73-4; 36:168, 174

Turn Air Ltd., licence, cancellation, etc., Committee study, 38:17-8, 21

VIA Rail Canada Inc., 50:71-2

Leblanc, Hon. Guy J. (Nova Scotia Government)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 6-21

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 6-21

Leblanc, R. (International Association of Machinists and Aerospace Workers)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 129, 131-2, 134

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 129, 131-2, 134

LeBlond inquiry *see* Lighthouses—Decommissioning, British Columbia

LeClair, J.M. (Canadian National Railways)

Canadian National Railways Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:5, 18-28, 32-44, 46-8, 51, 53-7, 59-62, 65, 67-9, 73-6

References, 1:24, 75

See also Appendices

Leeson, Bob (United Transportation Union)

Railway Safety Act (Bill C-105), 56:3, 41-2, 48

Legault, Gilles (Les entreprises ferroviaire du Canada)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:3, 45-8

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:3, 45-8

Leger, Katherine (New Brunswick Federation of Labour)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:3, 58-9

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:3, 58-9

Legrow, W.H. (Council of Forest Industries of British Columbia)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 16, 23-4, 26-9, 31, 34-5

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 16, 23-4, 26-9, 31, 34-5

Leibfried study *see* Grain transportation

Lester B. Pearson International Airport *see* Airports

Lewisport, Nfld. *see* Ferry service—Marine Atlantic

Lighthouses

Decommissioning

British Columbia, LeBlond inquiry, 38:56-7

Main Ducks Island, Ont., 6:39-40

Linder, Roger (Air Canada)

Air Canada, Annual Report, 1987, Capital Budget, amended, 1987, 61:3, 17-9, 21-2, 25-7, 40-2, 48-9

Lindsay, John (Canadian Chemical Producers' Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 59, 61-2

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 59, 61-2

Little, E.R. (Canadian Railway Labour Association (Nova Scotia Legislative Committee))

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 41-8

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 41-8

London, Ont. *see* Air transport; Airports; Canadian National Railways

Long, David (Canadian Industrial Transportation League)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:4, 69-75

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:4, 69-75

Loran C network *see* Air navigation

Louis St. Laurent *see* Icebreakers

Lövgren, A. Craig (Justice Department)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 36:42, 138, 158

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 36:42, 138, 158

Luscar Limited *see* Witnesses

Lynk, Michael (Canadian Labour Congress)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:3, 9-10, 19-21

Lynk, Michael—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:3, 9-10, 19-21

M-TRAC *see* Metropolitan Toronto Railway Action Committee

MacDonald, Ray (Canadian Retail Shippers' Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 165

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 165

MacDonnell, John H. (Stora Forest Industries)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 26-34

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 26-34

MacElman, C. (Transport Department)

Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:3, 12

Airports, construction, security, Committee study, 62:3, 12

MacGregor, Man. *see* Railways—Safety

MacKenzie, Kenneth (Prince Edward Island Government)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 88, 91-7

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 88, 91-7

MacKinnon, William (Canadian Trucking Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 24:3, 12

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 24:3, 12

MacLaren, A.K. (Canadian Trucking Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:4, 76-83, 85-90; 24:3-27

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:4, 76-83, 85-90; 24:3-27

MacLaughlin, John (Newcastle Chatham District Council)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 82, 142-6

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 82, 142-6

MacRae, Ken (Alberta Gas Chemicals)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 33, 41

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 33, 41

Main Ducks Island, Ont. *see* Lighthouses

Major, Guy (Laurentian Pilotage Authority)

Laurentian Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:4, 35

Makeechak, Brenda (Saskatchewan Federation of Labour)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 47-54, 56-7

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 47-54, 56-7

Manitoba *see* Railways; Trucking industry

Manitoba Federation of Labour *see* Witnesses

Manitoba Government, Department of Highways and Transportation *see* Witnesses

Manitoba Government Employees' Association *see* Witnesses

Manitoba Pool Elevators *see* Witnesses

Manitoba Trucking Association *see* Witnesses

Manufacturing industry, 24:10

Marine Atlantic, 31:31

Staffing problems, 62:33-6

See also Ferry service

Marine transport

Cabotage, 29:148-9

Coasting trade, cruise ships, 62:9-11

Containers, 26:71-2

Costs, 29:146-7

Deregulation, 23:59, 61; 29:145-7, 150

Government support services, cost recovery, 4:11-2

Insurance, legislation, 60:10

Mergers and concentrations, 29:150-1, 179

Northern Canada, community resupply services, 23:59-64; 32:41-2, 44-5; 36:102-7

Registry, 60:10

Maritime Freight Rates Act, 26:31; 32:46-7

Maritime Pollution Claims Fund, 3:31-2

Marko, Dr. John (Canadian Transport Commission)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 9, 17-8

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 9, 17-8

Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 37:4, 28, 38

Marshall, Richard (Coal Association of Canada)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 13:4, 91

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 13:4, 91

Martin, Dick (Canadian Labour Congress)

Railway Safety Act (Bill C-105), 53:3, 21-33, 35-8

Martin, Harvey (New Glasgow District and Labour Council)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 111, 115

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 111, 115

Masse, Y.H. (Canadian National Railways)

Canadian National Railways, Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:5, 59, 70

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 12:3, 28, 30-1, 38, 41, 75

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 12:3, 28, 30-1, 38, 41, 75

Mastromatteo, Ernest (Canadian Medical Association)

Railway Safety Act (Bill C-105), 56:3, 5, 12, 17, 19-25

Matte, Yvon (Laurentian Pilotage Authority)

Laurentian Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:3, 5-34

Mattson, John E. (Arctic Transportation Ltd.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:4, 58-64

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:4, 58-64

Maville, Thomas L. (Transport Department)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 36:42, 141

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 36:42, 141

Mawhinney, Hugh (International Association of Machinists and Aerospace Workers)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 54-6

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 54-6

- McAree, D.C.** (Transport Department)
Aircraft, airworthiness, Committee study, **62:3**, 14, 36-8, 41, 53-4, 58-9
Airports
Construction, security, Committee study, **62:3**, 14, 36-8, 41, 53-4, 58-9
Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal 3, construction, lease, etc., Committee study, **46:3-13**, 15-23, 25-8
Transport Department estimates, 1987-1988
Main, **38:5**, 52, 58, 75, 78-9, 84-7, 89-90, 96-8, 100-1
Supplementary (C), **44:7**, 35, 45-7
- McCalden, David W.** (Sears Canada Inc.; Coalition of Concerned Shippers)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **27:3**, 68-76; **30:3**, 5-7
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **27:3**, 68-76; **30:3**, 5-7
- McCallion, Hazel** (Canadian Federation of Municipalities)
Railway Safety Act (Bill C-105), **55:3**, 5-28, 30-5
- McCarthy, Timothy** (New Brunswick Federation of Labour)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **28:3**, 51-4, 57-8, 60-1
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **28:3**, 51-4, 57-8, 60-1
- McConnell, Dave** (Canadian Brotherhood of Railway Carmen—(Prince George Lodge 1415))
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **19:4**, 65-70, 73-6
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **19:4**, 65-70, 73-6
- McCuish, Lorne** (PC—Prince George—Bulkley Valley)
Canadian National Railways, **60:35-6**
Transport Department estimates, 1988-1989, main, **60:4**, 35-6
- McDonnell Douglas DC-9** *see* Air Canada—Aircraft
- McDougall, Mary** (Committee Clerk)
Procedure and Committee business, organization meeting, **44:8**
- McGaughlin, Glen** (Saskatchewan Wheat Pool)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **20:3**, 35-44
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **20:3**, 35-44
- McKay, Leo** (Nova Scotia Federation of Labour)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **27:3**, 65-6
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **27:3**, 65-6
- McKendry, David** (Consumers' Association of Canada)
Airports, management and ownership, Committee study, **40:3-6**, 11-5, 21-4
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **17:3**, 6-8, 15-6, 23
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **17:3**, 6-8, 15-6, 23
- McKenna, Frank** (New Brunswick Liberal Party)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **28:3**, 24-7, 31-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **28:3**, 24-7, 31-9
- McKnight, D.**, (Peat, Marwick and Partners)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **25:67**
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **25:67**
- McLaren, Bill** (Saskatchewan Government, Department of Highways and Transportation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **20:4**, 106-11
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **20:4**, 106-11
- McMunn, Jack E.** (Canpotex)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **16:4**, 78-85
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **16:4**, 78-85
- McNeil, D.** (Transport Department)
Railway Safety Act (Bill C-105), **57:3**, 27-8, 40; **59:11**, 55, 58, 61
Railways, safety, Foisy report recommendations, Committee study, **47:19**, 28
VIA Rail Canada Inc., accident, Hinton, Alta., Feb. 8/86, Foisy report, Committee study, **47:19**, 28
- Mealing, Norman** (Ontario Ministry of Transport and Communications)
St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, **42:3**, 5, 7-9, 14, 21-4, 31-2, 34-5, 37-9
- Members of Parliament** *see* Canadian National Railways—Moncton, N.B., shops
- Mergers and concentrations** *see* Air transport; Corporations; Marine transport; Transportation industry
- Methanol**, **19:33-4**, 40-1
See also Freight rates
- Metropolitan Toronto Railway Action Committee**, **49:13**; **55:41-2**
See also Witnesses
- Meyboom, Peter** (Individual presentation)
Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, **7:3**, 50-5
- Micklewright, Christine** (Brotherhood of Railway and Airline Clerks—(Airline Division))
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **18:3**, 35-49
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **18:3**, 35-49
- Microwave landing systems** *see* Airports
- Mikesch, Ray** (Central Canada Grocers Inc.)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **27:101-3**
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **27:101-3**
- Miles, Gordon** (Grain Transportation Agency)
St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, **42:4**, 81-3, 85
- Miller, C. George** (Mining Association of Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **17:3**, 41
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **17:3**, 41
- Miller, Dan** (Individual presentation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **18:4**, 113-20
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **18:4**, 113-20
References, party/legislature spokesman, **18:117-8**
- Miller, James R.** (Transport Department)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **35:3**, 79-81
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **35:3**, 79-81

Miller, James R.—Cont.

Transport Department estimates, 1988-1989, main, 60:4, 39-41

Mining Association of Canada *see* Witnesses**Mining industry**, 17:38-41, 43, 47-8, 51, 53**Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.** *see* Witnesses**Mississauga, Ont.** *see* Railways—Safety**Mississippi River**, 42:37**Moist, Paul** (Winnipeg Labour Council)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 66-77

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 66-77

Mokler, E.J. (Brookville Transport Limited)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 134-8

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 134-8

Moncton and District Labour Council *see* Witnesses**Moncton C.N. Shops Unions** *see* Witnesses**Moncton, N.B.** *see* Airports; Canadian National Railways**Montreal Port Corporation** *see* Canada Ports Corporation—Annual Report**Montreal, Que.** *see* VIA Rail Canada Inc.—Service**Morin, W.H.** (Canadian National Railways)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 12:3, 10-9, 23-4, 31, 35-7, 40-3, 47, 49, 58, 61, 63, 65-70, 72-3, 79, 84; 29:4, 78-82, 85-6, 91-2

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 12:3, 10-9, 23-4, 31, 35-7, 40-3, 47, 49, 58, 61, 63, 65-70, 72-3, 79, 84; 29:4, 78-82, 85-6, 91-2

Morrison, Don (Individual presentation)

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:3, 31-50

Morrison, Harold (Metropolitan Toronto Railway Action Committee)

Railway Safety Act (Bill C-105), 55:3, 35-55

Morrissey, Hon. Robert (Prince Edward Island Government)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 77-98

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 77-98

Mossbank, Sask. *see* Railways—Branch line rehabilitation**Motor Vehicle Manufacturers Association** *see* Witnesses**Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19)**—Minister of Transport

Consideration, 11:5-53; 12:5-87; 13:5-107; 14:6-115; 15:5-89; 16:5-97; 17:5-90; 18:6-183; 19:6-128; 20:5-111; 21:6-148; 22:5-84; 23:5-85; 24:4-52; 25:5-97; 26:6-117; 27:6-154; 28:6-146; 29:6-186; 30:5-58; 31:5-48; 32:4-58; 33:7-50; 34:4-19; 35:25-200; 36:61-193; as amended, 36:191, carried on division, 59; report to House with amtds., 36:191, agreed to, 59

Clause 1, 36:158, stood; 36:191, carried, 59

Clause 2, 36:158, carried, 53

Clause 3, new clause, M. to add (Gray), 36:158, agreed to, 53

Clause 3, as amended, 36:158-9, carried, 53

Amdt. (Gray), 36:158-9, agreed to, 53

Clauses 4 and 5, 36:159, carried severally, 53

Motor Vehicle Transport Act—Cont.

Clause 6, as amended, 36:159, carried, 53

Clause 7, as amended, 36:159-61, carried on division, 53-4

Amdt. (Belsher), 36:159, agreed to, 53

Amdt. (Angus), 36:160, negated by show of hands, 53

Amdt. (Layton), 36:160-1, agreed to on division, 54

Amdt. (Gray), 36:161, agreed to on division, 54

Clause 8, as amended, 36:161-8, carried, 54-5

Amdt. (Ouellet), 36:161-4, negated by show of hands, 54-5

Amdt. (Taylor), 36:164-6, agreed to on division, 55

Amdt. (Reid), 36:166, agreed to on division, 55

Amdt. (Angus), 36:166-7, negated by show of hands, 55

Amdt. (Angus), as amended, 36:167-8, agreed to, 55

Amdt. to amdt., 36:167-8, agreed to by unanimous consent, 55

Clause 9, as amended, 36:168-70, carried on division, 55-6

Amdt. (Belsher), 36:168, agreed to, 56

Amdt. (Layton), 36:168-70, agreed to, 56

Clause 10, 36:170, carried, 56

Clause 11, as amended, 36:170, carried, 56

Amdt. (Gray), 36:170, agreed to, 56

Clauses 12 to 15, 36:170, carried severally, 56

Clause 16, new clause, M. to add (Clifford), as amended, 36:171-6, agreed to, 56-7

Amdt. to amdt., 36:174-6, agreed to by unanimous consent, 57

Clauses 16 to 25, 36:176-7, carried severally, 57

Clause 26, as amended, 36:177-8, carried, 57

Amdt. (Taylor), 36:177-8, agreed to, 57

Clause 27, new clause, M. to add (Reid), 36:178-82, agreed to, 57-8

Clauses 27 and 28, 36:182, carried severally, 58

Clause 29, 36:182-90, carried on division, 58

Amdt. (Ouellet), 36:182-3, negated by show of hands, 58

Amdt. (Ouellet), 36:183-6, negated on recorded division, 58

Amdt. (Benjamin), 36:186-90, negated by show of hands, 58

Amdt. to amdt., 36:186-90, agreed to by unanimous consent, 58

Clause 30, as amended, 36:190-1, carried on division, 58-9

Amdt. (Belsher), 36:190-1, agreed to, 59

Reprint, as amended, 36:191, agreed to, 59

Title, 36:191, carried on division, 59

References

Amendments, witnesses suggesting, 14:22, 69; 15:36, 41, 44, 73, 85, 89; 16:6-8, 11, 13-7, 64-5; 18:6, 9, 40-1, 49, 52, 70, 99, 104, 169-71; 19:56, 72-3; 20:53-5; 23:48, 58; 24:6-7, 45; 28:57, 120-1; 29:45-6

B.C. Federation of Labour position, 18:109-10

Canadian Labour Congress position, 25:5, 15, 20-1, 24-6

Canadian National Railways position, suggested amendments, 12:20, 40-3, 62, 86

Canadian Pacific Railway position, 13:52

Coming into force, 15:14-5, 20, 30-1; 16:20, 22-3, 28; 18:65, 67, 103, 105-7; 19:13-4, 20; 27:17-8; 28:48; 29:29; 30:10; 31:45; 36:182-7

Consultations, 25:22-3

Exemptions, 12:53

Government position, 18:6-7

Motor Vehicle Transport Act—Cont.

References—Cont.

Language, simplifying, 27:135-6, 139, 142-3, 145; 29:38-40, 42-4

Operation, annual review, 20:101-2; 36:190

Public discussion, 18:8, 13-5; 20:53

Shippers/carriers, advantages, 25:19-20

Withdrawing, 19:90, 99, 101; 20:48, 51; 25:8; 27:110; 28:58, 145-6; 29:28

See also Orders of Reference; Reports to House—Second

Motor vehicles

Operators, licences, 56:18-20

Safety, Counter Attack Program, British Columbia testing program, 18:166-8

Mulder, Nick (Transport Department)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:4, 10, 19, 30; 31:3, 7, 29-30, 47; 32:3, 7-10, 12, 14, 16, 18-9, 23-4, 27-8, 31, 35, 41-3, 48-57; 33:3, 15-20, 28-33; 36:29, 42, 159-66, 169-70, 173-5, 178, 180, 184-90

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:4, 10, 19, 30; 31:3, 7, 29-30, 47; 32:3, 7-10, 12, 14, 16, 18-9, 23-4, 27-8, 31, 35, 41-3, 48-57; 33:3, 15-20, 28-39, 42-9; 35:3, 9, 34-5, 43, 50, 62, 65-7, 81-2, 94-6, 106-10, 121, 136, 146-7, 155-7, 165, 172-3, 193, 198-9; 36:29, 42, 72, 74-5, 78, 81, 88, 90-2, 101-4, 111-2, 130-1, 135-6, 155

Transport Department estimates, 1987-1988, main, 38:5, 80-1, 91-2, 94-5, 97

Multimodal accident investigation board see Transportation Accident Investigation Board**Murphy, Danny (Moncton and District Labour Council)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 117-20

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 117-20

Murphy, Gregory (Brotherhood of Railway Carmen)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 95-100, 104

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 95-100, 104

Murray, Gary (Moncton C.N. Shops Unions; Moncton and District Labour Council)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 83-94, 121-3

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 83-94, 121-3

Mutch, D. William (Board of Trade of Metropolitan Toronto)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 56-7, 59-61

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 56-7, 59-61

Nance, John J. (Individual presentation)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 153-64

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 153-64

Nantais, Mark A. (Motor Vehicle Manufacturers Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 24:3, 42-3

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 24:3, 42-3

Nationair, 14:85

See also Witnesses

National air safety code, 29:68, 76; 31:46**National Energy Board Act, 32:47****National rail safety code, 28:100, 105; 29:90****National Sea Products Limited, 27:21, 24-5, 153-4**

See also Witnesses

National Transportation Act

Amending, 47:25

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18)—Minister of Transport

Consideration, 11:5-53; 12:5-87; 13:5-107; 14:6-115; 15:5-89;

16:5-97; 17:5-90; 18:6-183; 19:6-128; 20:5-111;

21:6-148; 22:5-84; 23:5-85; 24:4-52; 25:5-97; 26:6-117;

27:6-154; 28:6-146; 29:6-186; 30:5-58; 31:5-48; 32:4-58;

33:7-50; 34:4-19; 35:25-200; 36:61-193; as

amended, 36:156, carried on division, 52; report to House with amtds., 36:156, agreed to, 52

Clause 1, 33:34, stood; as amended, 36:156, carried, 52

Amdt. (Gray), 36:156, agreed to, 52

Clause 2, 33:34, carried, 4

Clause 3, 33:34, stood, 4; as amended, 35:26-43, carried on division, 5

Amdt. (Angus), 35:26-8, negated by show of hands, 3

Amdt. (Ouellet), as amended, 35:29-33, agreed to, 3

Amdt. to amdt. (Gray), 35:32, agreed to, 3

Amdt. (Angus), 35:33, ruled out of order, 3

Amdt. (Cochrane), 35:33-7, agreed to, 4

Amdt. to amdt. (Benjamin), 35:36-7, negated by show of hands, 4

Amdt. (Robichaud), 35:37-40, withdrawn by unanimous consent, 4

Amdts. (Angus), 35:40-3, negated by show of hands, 4-5

Amdt. (Gray), 35:43, agreed to, 5

Clause 4, 33:34, stood, 4; 35:43-4, carried, 5

Clause 5, 33:34, carried, 4

Clause 6, 33:34, stood, 4; as amended, 35:44-55, stood, 6; as further amended, 36:146-7, carried, 49-50

Amdt. (Robichaud), as amended, 35:44-51, agreed to, 6

Amdt. to amdt. (Ouellet), 35:47-51, agreed to, 5

Amdt. to amdt. (Benjamin), 35:51, ruled out of order, 5-6

Amdt. (Gray), 35:53-5, agreed to by show of hands, 6

Amdt. (Ouellet), as amended, 36:146-7, agreed to, 49-50

Amdt. to amdt. (Benjamin), 36:146-7, agreed to, 50

Clause 7, 33:34, stood, 4; 35:56-7, carried, 6

Amdt. (Angus), 35:56-7, negated by show of hands, 6

Clause 8, 33:34, carried, 4

Clause 9, 33:35, stood, 4; 35:57-63, carried by show of hands, 6

Amdt. (Angus), 35:57-62, negated by show of hands, 6

Amdt. (Ouellet), 35:62-3, negated by show of hands, 6

Clauses 10 and 11, 33:35, carried severally, 4

Clause 12, 33:35, stood, 4; as amended, 35:63-4, carried, 6-7

Amdt. (Gray), 35:63-4, agreed to by show of hands, 6

Clauses 13 to 18, 33:35, carried, 4

Clause 19, 33:35, stood, 4; 35:64-7, carried, 7

Amdt. (Angus), 35:64-6, ruled out of order, 7

Clause 20, 33:35, stood, 4; as amended, 35:67-75, carried, 7

Amdt. (Gray), as amended, 35:67-75, agreed to, 7

Amdt. to amdt. (Cochrane), 35:69-70, ruled out of order, 7

National Transportation Act—Cont.Clause 20—*Cont.*Amdt. (Gray), as amended—*Cont.*

Amdt. to amdt. (Robichaud), 35:70-5, agreed to by show of hands, 7

Clause 21, 33:35, stood, 4; as amended, 35:75-6, carried, 8

Amdt. (Taylor), 35:76, agreed to, 8

Clause 22, 33:35, carried, 4

Clause 23, 33:35, stood, 4; 35:76-7, carried, 8

Amdt. (Robichaud), 35:76-7, stood, 8

Clauses 24 to 34, 33:35-6, carried severally, 4

Clause 35, 33:36, stood, 4; 35:77-83, stood, 8; 35:85-98, stood, 10; as amended, 36:147-51, carried, 50-1

Amdt. (Benjamin), 35:77-8, negated by show of hands, 8

Amdt. (Ouellet), 35:79-83, stood, 8; 35:85-98, stood, 10;

36:147-8, withdrawn by unanimous consent, 50

Amdt. (Gray), as amended, 36:148-50, agreed to, 51

Amdt. to amdt., 36:149, agreed to by unanimous consent, 51

Clause 36, 33:36, stood, 4; as amended, 35:83, carried, 9

Amdt. (Taylor), as amended, 35:83, agreed to, 9

Amdt. to amdt. (Ouellet), 35:83, agreed to, 9

Clause 37, 33:36, carried, 4

Clause 38, 33:36, stood, 4; as amended, 35:83-5, carried, 9-10

Amdt. (Taylor), 35:83-5, agreed to, 9-10

Clauses 39 to 41, 33:36, carried, 4

Clause 42, 33:36, stood, 4; as amended, 35:118-9, carried, 10

Amdt. (Taylor), 35:118-9, agreed to, 10

Clause 43, 33:36, stood, 4; 35:119-21, carried on division, 10

Amdt. (Benjamin), 35:119, ruled out of order, 10

Clause 44, 33:36, stood, 4; 35:121, carried, 10

Clause 45, 33:36, carried, 4

Clause 46, 33:36, stood, 4; 35:121, carried, 10

Clause 47, 33:36, stood, 4; as amended, 35:121-3, carried, 10-1

Amdt. (Taylor), as amended, 35:121-3, agreed to, 10-1

Amdt. to amdt. (Angus), 35:123, agreed to, 11

Clauses 48 to 50, 33:36, stood, 4; 35:124, carried severally, 11

Clause 51, 33:36, stood, 4; as amended, 35:124-8, carried, 11

Amdt. (Gray), 35:124, agreed to, 11

Amdt. (Taylor), 35:124-8, agreed to, 11

Clause 52, 33:36, stood, 4; as amended, 35:128-31, carried on division, 11-2

Amdt. (Taylor), 35:128, agreed to, 11-2

Amdt. (Belsher), 35:128-31, agreed to, 12

Clause 53, 33:36, stood, 4; as amended, 35:131-2, carried, 12

Amdt. (Belsher), 35:131-2, agreed to, 12

Clause 54, 33:36, stood, 4; as amended, 35:132-3, carried, 12

Amdt. (Belsher), 35:132-3, agreed to, 12

Clauses 55 to 57, 33:36, stood, 4; 35:133, carried severally, 12

Clause 58, 33:36, stood, 4; as amended, 35:133, carried, 13

Amdt. (Belsher), 35:133, agreed to, 13

Clause 59, 33:36, stood, 4; as amended, 35:134-5, carried, 13

Amdt. (Ouellet), as amended, 35:134-5, agreed to, 13

Amdt. to amdt., 35:134-5, agreed to by unanimous consent, 13

Clause 60, 33:36, stood, 4; as amended, 35:135-40, carried, 13-4

Amdt. (Belsher), 35:136-7, agreed to, 13

Amdt. (Robichaud), as amended, 35:137-40, negated by show of hands, 13-4

National Transportation Act—Cont.Clause 60—*Cont.*Amdt. (Robichaud), as amended—*Cont.*

Amdt. to amdt. (Ouellet), 35:139, agreed to by show of hands, 14

Clause 61, 33:36, stood, 4; 35:140, carried, 14

Clause 62, 33:36, stood, 4; 35:140-3, carried, 14

Amdt. (Ouellet), 35:140-3, negated by show of hands, 14

Clause 63, 33:36, stood, 4; 35:143, carried, 14

Clause 64, 33:36, stood, 4; 35:143-7, carried, 14

Amdt. (Angus), 35:143-7, negated by show of hands, 14

Clause 65, 33:36, stood, 4; 35:147, carried, 14

Clause 66, 33:36, carried, 4

Clause 67, 33:36, stood, 4; as amended, 35:145-57, stood, 14-5; 36:151-3, carried, 51

Amdt. (Ouellet), 36:151-3, negated by show of hands, 51

Amdt. (Belsher), as amended, 35:147-53, agreed to, 14-5

Amdt. to amdt. (Angus), 35:148-52, negated on recorded division, 14-5

Amdt. to amdt., 35:153, agreed to by unanimous consent, 15

Amdt. (Ouellet), 35:153, stood, 15

Amdt. (Ouellet), 35:154-7, negated on recorded division, 15

Clause 68, 33:36, stood, 4; as amended, 35:157, carried, 15

Amdt. (Angus), 35:157, agreed to, 15

Clauses 69 and 70, 33:36, carried, 4

Clause 71, 33:36, stood, 4; 35:157-9, carried, 15-6

Amdt. (Benjamin), 35:158-9, negated by show of hands, 15-6

Clause 72, 33:36, stood, 4; as amended, 35:159-60, carried, 16

Amdt. (Benjamin), 35:159, negated by show of hands, 16

Amdt. (Cochrane), 35:160, agreed to, 16

Clause 73, 33:36, stood, 4; 35:160, carried, 16

Clause 74, 33:36, carried, 4

Clause 75, 33:36-7, stood, 4; 35:160, carried, 16

Clause 76, 33:36-7, stood, 4; as amended, 35:160-3, carried, 16

Amdt. (Ouellet), as amended, 35:160-3, agreed to, 16

Amdt. to amdt. (Cochrane), 35:161-3, agreed to by show of hands, 16

Clause 77, 33:36-7, stood, 4; as amended, 35:163, carried, 16-7

Amdt. (Cochrane), 35:163, carried, 16

Clause 78, 33:36-7, stood, 4; 35:163, carried, 17

Clauses 79 to 82, 33:37, carried, 4

Clause 83, 33:37, stood, 4; 35:163-4, carried, 17

Clauses 84 to 90, 33:37, carried, 4

Clause 91, 33:37, stood, 4; as amended, 35:164, carried, 17

Amdt. (Cochrane), 35:164, agreed to, 17

Clause 92, 33:37, stood, 4; 35:164, carried, 17

Clauses 93 to 95, 33:37, carried, 4

Clause 96, 33:37, stood, 4; as amended, 35:164, carried, 17

Amdt. (Cochrane), 35:164, agreed to, 17

Clause 97, 33:37, stood, 4; 35:164, carried, 17

Clauses 98 to 101, 33:37, carried, 4

Clause 102, 33:37, stood, 4; as amended, 35:164-6, carried, 17-8

Amdt. (Ouellet), 35:164-6, agreed to by show of hands, 17

Amdt. (Cochrane), 35:166, agreed to, 17

Amdt. (Cochrane), 35:166, agreed to, 17-8

Clauses 103 to 105, 33:37, carried, 4

Clause 106, 33:37-8, stood, 4; 35:166, carried, 18

National Transportation Act—Cont.

- Clause 107, 33:38, stood, 4; as amended, 35:166-8, carried, 18
 Amdt. (Cochrane), 35:167-8, agreed to, 18
- Clause 108, as amended, 33:38, carried, 4
- Clause 109, 33:38, stood, 4; as amended, 35:168-9, carried, 18
 Amdt. (Cochrane), 35:168-9, agreed to, 18
- Clause 110, 33:38, stood, 4; as amended, 35:169, carried, 18-9
 Amdt. (Cochrane), 35:169, agreed to, 18
 Amdt. (Ouellet), 35:169, ruled out of order, 18-9
- Clause 111, 33:38, stood, 4; 35:170-1, carried, 19
 Amdt. (Robichaud), 35:170-1, negated by show of hands, 19
- Clause 112, 33:38, stood, 4; 35:170, carried, 19
- Clause 113, 33:38, stood, 4; as amended, 35:171-6, carried, 19
 Amdt. (Cochrane), 35:171, agreed to, 19
 Amdt. (Robichaud), 35:171-6, negated by show of hands, 19
- Clauses 114 to 118, 33:38, carried, 5
- Clause 119, 33:38, stood, 5; 35:176, carried, 19
- Clause 120, 33:38, stood, 5; 35:176-9, carried on division, 20
 Amdts. (Ouellet), 35:176-9, negated by show of hands, 20
- Clauses 121 to 128, 33:39, carried, 5
- Clauses 129 to 131, 33:39, carried on division, 5
- Clauses 132 and 133, 33:40, carried, 5
- Clause 134, 33:40, stood, 5; 35:179-83, carried on division, 20
 Amdt. (Ouellet), 35:179, ruled out of order, 20
 Amdt. (Ouellet), 35:181, negated by show of hands, 20
 Amdt. (Ouellet), 35:182-3, negated, 20
- Clause 135, 33:40, stood, 5; 35:183-9, stood, 20-1; as amended, 35:199-200, carried on division, 23
 Amdt. (Layton), 35:183, stood, 20-1; 35:199-200, agreed to, 23
 Amdt. (Layton), 35:183, agreed to, 21
 Amdt. (Layton), 35:183-5, agreed to on division, 21
 Amdt. (Cochrane), 35:185-8, agreed to on division, 21
 Amdt. (Robichaud), 35:188-9, negated on recorded division, 21
- Clause 136, 33:40, stood, 5; 35:189, carried on division, 21
- Clause 137, 33:40, stood, 5; 35:189-92, carried on division, 22
 Amdt. (Ouellet), 35:189-92, negated by show of hands, 22
- Clauses 138 to 142, 33:40, stood, 5; 35:192, carried severally on division, 22
- Clause 143, new clause, M. to add (Layton), 35:192, agreed to, 22
- Clause 143, 33:40, stood, 5; as amended, 35:192-4, carried, 22
 Amdt. (Layton), 35:193-4, agreed to, 22
- Clause 144, 33:40, stood, 5; as amended, 35:194, carried, 22-3
 Amdt. (Layton), 35:194-7, withdrawn by unanimous consent, 22-3
 Amdt. (Cochrane), 35:197, agreed to, 23
- Clauses 145 and 146, 33:40, stood, 5; 35:198, carried severally, 23
- Clauses 147 and 148, 33:40-1, carried, 5
- Clauses 149 and 150, 33:41, stood, 5; 35:198-9, negated severally, 35:23
- Clauses 151 and 152, 33:41, carried, 5
- Clause 153, 33:41, stood, 5; as amended, 36:61-4, carried, 29-31
 Amdt. (Layton), 36:61, ruled out of order, 29
 Amdt. (Layton), 36:61-2, agreed to, 29-30

National Transportation Act—Cont.

- Clause 153—Cont.
- Amdt. (Robichaud), 36:62-4, negated by show of hands, 30
- Amdts. (Ouellet), 36:64-9, negated by show of hands, 30-1
- Clauses 154 to 156, 33:41, carried, 5
- Clause 156, new clause, M. to add (Clifford), 36:69-72, stood, 31; 36:153-6, withdrawn by unanimous consent, 51
- Clause 157, new clause, M. to add (Clifford), 36:156, agreed to, 51-2
- Clause 157, 33:41, stood, 5; as amended, 36:69, 73-6, carried, 31-2
 Amdts. (Clifford), 36:69, 73-6, agreed to, 31-2
- Clause 158, 33:41, stood, 5; as amended, 36:76-8, carried, 32-3
 Amdts. (Clifford), 36:76-8, agreed to, 32-3
- Clause 159, 33:41, stood, 5; as amended, 36:78-85, carried, 33
 Amdt. (Robichaud), 36:79-82, negated by show of hands, 33
 Amdt. (Layton), 36:82, agreed to, 33
 Amdt. (Cochrane), 36:82-4, agreed to by show of hands, 33
- Clauses 160 and 161, 33:41, stood, 5; 36:85, carried severally, 33
- Clause 162, 33:41, stood, 5; as amended, 36:85, carried, 34
 Amdt. (Clifford), 36:85, agreed to, 34
- Clauses 163 and 164, 33:41, stood, 5; 36:85, carried severally, 34
- Clause 165, 33:41, stood, 5; as amended, 36:85-92, carried, 34-5
 Amdt. (Ouellet), as amended, 36:85-8, agreed to by show of hands, 34
 Amdt. to amdt., 36:87, agreed to by unanimous consent, 34
 Amdt. (Gray), 36:88, agreed to, 34
 Amdt. (Robichaud), 36:88-91, negated on recorded division, 34-5
- Clauses 166 and 167, 33:41, stood, 5; 36:92, carried severally, 35
- Clause 168, 33:41, stood, 5; as amended, 36:93-6, carried, 35-6
 Amdt. (Gray), 36:93-6, agreed to, 35-6
 Amdt. to amdt. (Benjamin), 36:95-6, negated by show of hands, 36
 Amdt. to amdt. (Ouellet), 36:96, negated by show of hands, 36
- Clauses 169 and 170, 33:41, stood, 5; 36:96, carried severally, 36
- Clause 171, 33:41, stood, 5; as amended, 36:96-7, carried, 36-7
 Amdt. (Gray), 36:96-7, agreed to, 36-7
- Clause 172 and 173, 33:41, stood, 5; 36:97, carried severally, 37
- Clause 174, 33:41, stood, 5; as amended, 36:97-8, carried, 37-8
 Amdts. (Gray), 36:97-8, agreed to, 37-8
- Clause 175, 33:41, stood, 5; as amended, 36:98-101, carried, 38-9
 Amdt. (Gray), 36:98-9, agreed to, 38
 Amdt. (Ouellet), 36:100, ruled out of order, 39
- Clauses 176 to 180, 33:41, stood, 5; 36:101, carried severally, 39
- Clause 181, 33:41, stood, 5; as amended, 36:101, carried, 39
 Amdt. (Gray), 36:101, agreed to, 39
- Clause 182, 33:41, stood, 5; 36:101, carried, 39
 Amdt. (Ouellet), 36:101, negated by show of hands, 39

National Transportation Act—Cont.

- Clauses 183 to 208, 33:41-3, carried severally, 5
- Clause 209, 33:43, stood, 5; as amended, 36:101-2, carried, 39
 - Amdt. (Gray), 36:101-2, agreed to, 39
- Clause 210, 33:43, stood, 5; as amended, 36:102, carried, 39
 - Amdt. (Gray), 36:102, agreed to, 39
- Clause 211, 33:43, carried, 5
- Clause 212, 33:43, stood, 5; as amended, 36:102-4, carried, 39-40
 - Amdts. (Gray), 36:102-4, agreed to, 39-40
- Clauses 213 to 215, 33:43, carried, 5
- Clause 216, 33:43, stood, 5; as amended, 36:104, carried, 40
 - Amdt. (Gray), 36:104, agreed to, 40
- Clause 217, 33:43, carried, 5
- Clause 218, 33:43, stood, 5; as amended, 36:104, carried, 40
 - Amdt. (Gray), 36:104, agreed to, 40
- Clauses 219 and 220, 33:43, stood, 5; carried severally, 40
- Clauses 221 to 224, 33:43, carried, 5
- Clause 225, 33:43, stood, 5; as amended, 36:104-6, carried, 40
 - Amdt. (Gray), as amended, 36:104-6, agreed to, 40
 - Amdt. to amdt. (Ouellet), 36:104-6, agreed to, 40
- Clause 226, 33:43, stood, 5; as amended, 36:106-7, carried, 40-1
 - Amdt. (Gray), as amended, 36:106-7, agreed to, 40-1
 - Amdt. to amdt., 36:106-7, agreed to by unanimous consent, 40-1
- Clause 227, 33:43, carried, 5
- Clause 228, 33:43, stood, 5; 36:107, carried, 41
- Clauses 229 to 250, 33:43-4, carried, 5
- Clause 251, 33:44, stood, 5; 36:107, carried severally, 41
- Clause 252, 33:44, carried, 5
- Clause 253, 33:44, stood, 5; as amended, 36:107-9, stood, 41; 36:156, carried, 52
 - Amdt. (Ouellet), 36:107-9, stood, 41; as amended, 36:156, agreed to, 52
 - Amdt. to amdt., 36:156, agreed to by unanimous consent, 52
 - Amdt. (Gray), 36:107-9, agreed to, 41
- Clauses 254 to 256, 33:44, carried, 5
- Clause 257, 33:44, stood, 5; 36:109-13, carried, 41-2
 - Amdt. (Benjamin), as amended, 36:109-13, negated on recorded division, 41-2
 - Amdt. to amdt., 36:112-3, agreed to by unanimous consent, 41
- Clauses 258 to 265, 33:44, carried, 5
- Clause 266, 33:44, stood, 5; as amended, 36:113-23, carried, 43-4
 - Amdt. (Ouellet), 36:114-5, negated by show of hands, 43
 - Amdt. (Cochrane), 36:115-6, agreed to, 43
 - Amdt. (Benjamin), 36:116-8, negated by show of hands, 43
 - Amdt. (Gray), 36:119-20, agreed to, 43
 - Amdt. (Benjamin), as amended, 36:120-3, agreed to, 43-4
 - Amdt. to amdt. (Angus), 36:121-3, agreed to, 44
- Clause 267, 33:44, stood, 5; as amended, 36:124, carried, 44-5
 - Amdt. (Gray), 36:124, agreed to, 44
 - Amdt. (Benjamin), 36:124-5, negated on recorded division, 44
 - Amdt. (Gray), 36:125, agreed to, 44-5
- Clauses 268 to 270, 33:45, carried severally, 5
- Clause 271, 33:45, stood, 5; 36:125-7, negated, 45

National Transportation Act—Cont.

- Clause 272, 33:45, carried, 5
- Clause 273, 33:45, stood, 5; as amended, 36:127-8, carried, 45
 - Amdt. (Gray), 36:127-8, agreed to, 45
- Clauses 274 to 276, 33:45, carried severally, 5
- Clause 277, 33:45, stood, 5; 36:129-32, carried, 45-6
 - Amdt. (Ouellet), 36:129-32, ruled out of order, 45-6
- Clauses 278 and 279, 33:45-6, carried severally, 5
- Clauses 280 and 281, 33:46, stood, 5; 36:132, carried severally, 46
- Clauses 282 to 293, carried severally, 33:47-8
- Clause 294, 33:48, stood, 5; 36:132-3, negated, 46
- Clause 295, new clause, M. to add (Ouellet), 36:133-4, ruled out of order, 46
- Clause 295, 33:48, stood, 5; as amended, 36:134-8, carried, 46-7
 - Amdt. (Taylor), 36:135-7, agreed to, 46
 - Amdt. (Ouellet), 36:137, ruled out of order, 46
- Clause 296, 33:48, stood, 5; as amended, 36:138-40, carried, 47
 - Amdt. (Taylor), 36:139-40, agreed to, 47
- Clause 297, 33:48, stood, 5; as amended, 36:140-1, carried, 47
 - Amdt. (Taylor), 36:140-1, agreed to, 47
- Clauses 298 to 301, 33:48, stood, 5; 36:142, carried severally, 47
- Clause 302, 33:48, stood, 5; as amended, 36:142, carried, 47-8
 - Amdt. (Taylor), 36:142, agreed to, 47
- Clauses 303 to 321, 33:49, carried severally, 6
- Clause 322, 33:50, stood, 6; as amended, 36:142-3, carried, 48
 - Amdt. (Taylor), 36:143-5, heading ruled out of order, substance agreed to, 48
- Clauses 323 to 370, 33:50, carried, 6
- Clauses 371 and 372, new clauses, M. to add (Taylor), 36:143-5, ruled out of order, 48-9
- Clause 371, 33:50, stood, 6; 36:145, carried, 49
- Reprint, as amended, 36:157, agreed to, 52
- Schedule, 36:145, carried, 49
- Title, 36:156, carried, 52

References**Amendments**

- Government accepting, 31:20-1, 44
- Minister proposing, 30:6-7; 31:14
- Witnesses suggesting, 14:22, 69; 15:36, 41, 44, 73, 79-80, 85, 89; 16:6-8, 11, 13-7, 64-5; 18:6, 9, 40-1, 49, 52, 99, 104, 169-71; 19:43, 56, 72-3, 119, 127-8; 20:17, 53-5; 21:84; 22:9, 19-20; 23:48, 58, 64; 24:45; 26:31-2, 59; 28:35-6, 57, 62, 74, 111, 120-1; 29:103, 157; 31:5
- B.C. Federation of Labour position, 18:109-10
- Briefing materials, executive summaries, 11:9
- Canadian Labour Congress position, 25:5, 15, 20-1, 24-6
- Canadian National Railways position, 1:74; 12:20, 40-3, 62, 86; 13:20-1, 26-7; 18:18; 29:82, 85
- Canadian Pacific Railway position, 13:20-1, 26-7, 35; 18:18-9; 29:103
- Coming into force, 15:8, 11; 18:103, 105-7; 20:17-8; 23:50; 31:45
- Committee studying, 1:10
- Consultations, 25:22-3
- Exemptions, British Columbia Railway, etc., 12:53; 13:50; 18:32-3
- Federation of Canadian Municipalities position, 18:77-80, 82-3

National Transportation Act—Cont.**References—Cont.**

- Government position, 18:6-7
- New Brunswick, Premier Hatfield position, 6:17-9
- Operation, reviewing, 18:119-20, 130; 19:59-60; 21:10; 25:63; 27:17, 85, 119-21; 28:35-6; 29:163; 30:47; 31:11; 36:113-25
- Public discussion, 18:8, 13-5; 20:8, 53; 27:111
- Quebec position, 19:48, 52-3
- Saskatchewan position, 20:98-9
- Section 4, withdrawing, 6:15-6
- Shippers/carriers, advantages, 13:27-8; 25:19-20, 51, 55-6
- Withdrawing, 19:90, 99, 101; 20:48, 51; 23:69; 25:8; 26:94-5; 27:110; 28:58, 145-6
- See also* Shipping industry
- See also* Orders of Reference; Reports to House—First

National Transportation Agency

- Appeal procedures, costs, 35:119-21
- Arbitrators, 14:28-30
- Chairman, 32:8; 35:63-4, 76
- Decisions, 11:47-8; 14:58-9; 26:9; 32:10-1; 35:116-7, 143-6; 36:109-13, 127-8
- Disabled and handicapped subcommittee, establishing, 22:55
- Establishing, replacing CTC, 11:22-4; 14:14; 18:104-5; 19:49, 62, 66; 20:6, 58; 21:67, 81, 92, 98, 117, 143; 25:9-11; 26:52, 91; 27:81; 35:96-7; 36:127-8
- Transition, 32:46
- Government policy directives, 11:24-5; 14:10-2; 17:11; 18:129-30; 19:12-3, 49, 57, 60-4, 66, 124; 20:6, 10-1, 99; 21:45, 47, 51-3, 93-4; 27:82; 29:176; 33:16
- Hearings, 32:10
- Members, 14:7, 9, 27, 57, 99; 18:101; 19:9; 20:58, 61, 109; 21:44-5, 94, 97; 22:55; 27:81-2; 31:17-8, 28-9, 34-5; 32:10; 35:44-53, 56-60
- Offices, regional, 14:35; 19:15-6; 20:100; 21:9; 26:8; 27:82; 28:8-10, 69, 110; 31:28; 32:8-10; 35:67-72; 36:146-7
- Order in Council appointments, Edmund J. O'Brien and Craig Dickson, M. that Committee take note (Benjamin), 47:18, agreed to, 5
- Powers, 21:76-7, 117-8; 26:20, 41, 52, 91, 101; 27:109; 29:69, 148-50, 180; 30:22-3; 35:83, 90, 97-8
- Research, 27:82, 126-7; 35:64-7
- Role, 14:94; 18:144-5; 20:16, 38; 21:45; 35:53-4; 47:16
- Staff, 14:7, 27; 20:64-5; 21:44-5
- Submissions to, 21:94-5
- Workload, distribution, 32:8

National transportation safety code

- Balkanization, 24:14-5; 26:13
- Enforcement program, 18:85-8, 90, 168
- Establishing, federal/provincial Memorandum of Understanding, 11:17, 30; 12:58-9; 14:33, 56; 16:23-4, 30-2, 64, 66; 17:31-2; 18:63, 68-70, 83, 99; 21:101; 23:40-2; 26:87, 90; 27:92, 132, 136, 146; 28:41, 47-50, 66-7, 69-71, 120; 30:6; 31:6-8; 33:27-8; 35:101-2; 36:189-90
- Implementation, phasing in, 18:88, 168; 19:11, 20, 88-9; 21:102-3, 106, 109-10; 21:11, 14, 36, 131; 24:18-9, 22-5; 25:80; 26:10-3, 109, 116; 27:18-20, 71-2, 88, 95, 100, 133, 137-8, 140-1; 28:21, 26-7, 32, 45, 47; 29:169-70; 31:24-7, 29-31; 35:105; 36:183-6; 62:25-6
- Infrastructure, 16:20; 17:49-50; 19:45-6, 53-4; 21:30; 23:45; 24:24; 29:172; 30:10

National transportation safety code—Cont.

- Provinces, positions, 17:84; 19:48, 52-3; 21:17; 26:15, 20, 24-5; 27:12-3, 90, 93-4, 142-3; 29:40; 31:24; 36:175, 189
- Uniformity, 11:19; 15:6, 8-9, 16, 18; 18:84-5, 89; 21:42; 23:42-3; 26:109; 27:89, 143-4; 28:39; 29:28-9, 34-5, 57-8; 31:8; 35:99-100; 36:162-3
- United States comparison, 25:71, 75, 79; 27:95, 104; 33:31
- Navigation systems *see* Loran C network; NAVSTAR system
- NAVSTAR system *see* Air navigation
- Near misses *see* Air transport—Accidents/incidents
- Nelham, J.W. (Canadian Railway Supply Industry)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:4, 76-9, 81-2, 84-5, 87; 29:4, 164
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:4, 76-9, 81-2, 84-5, 87; 29:4, 164
- New Brunswick
 - Provincial election campaign, Cochrane participation, 44:41-2
 - See also* Freight rates; Highways and roads; National Transportation Act—References
- New Brunswick Federation of Labour *see* Witnesses
- New Brunswick Government *see* Witnesses
- New Brunswick Liberal Party *see* Witnesses
- New Democratic Party
 - Canadian Labour Congress relationship, 6:18, 21
- New Glasgow District and Labour Council *see* Witnesses
- New Westminster, B.C. *see* Railways; Witnesses
- Newcastle Chatham District Council *see* Witnesses
- Newfoundland *see* Freight rates
- Newfoundland and Labrador Federation of Labour *see* Witnesses
- Newfoundland and Labrador Government *see* Witnesses
- Newfoundland Railway *see* Canadian National Railways
- Newstead, Dave (Saskatchewan Minerals Company)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 61-2
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 61-2
- Newton, W. (Transport Department)
 - Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:4, 65-6
 - Airports, construction, security, Committee study, 62:4, 65-6
- Nickels, Carl (Iron Ore Company of Canada)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 46-56
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 46-56
- Nielsen, Hon. Erik (Canadian Transport Commission)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 6-17, 21-5, 27-30, 32-6
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 6-17, 21-5, 27-30, 32-6
 - References, 14:7, 10
- Nikias, Angelo (Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:4, 49-50, 55-6, 58-9

Nikias, Angelo—Cont.

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:4, 49-50, 55-6, 58-9

Nolan, Richard (Canadian Union of Public Employees, Airline Division)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:3, 12-24
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:3, 12-24

Northern Air Transport Association *see* Witnesses**Northern Canada** *see* Marine transport**Northern Pipeline Agency**, 60:28-9
See also Orders of Reference**Northern Transportation Company Ltd.** *see* Marine transport—Northern Canada**Northwest Territories** *see* Highways and roads; Trucking industry**Northwest Territories Highway Transport Board** *see* Witnesses**Nova Scotia** *see* Competition/combines**Nova Scotia Federation of Labour** *see* Witnesses**Nova Scotia Government** *see* Witnesses**Novacor Chemicals Ltd.** *see* Witnesses**Nowlan, Patrick** (PC—Annapolis Valley—Hants; Chairman)

Air Canada, 14:20; 34:7; 38:56
Air transport, 11:16; 13:71-2, 86-7; 15:38, 53-4, 60, 63; 16:95-7; 17:63; 18:48; 19:19, 86; 21:76, 126; 22:65-6, 69, 73-6; 23:6, 21; 27:17; 29:70-2; 34:17-9; 35:161; 36:134; 39:26; 40:9-10
Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:10-1, 14-5, 17-8, 21-2, 24-5, 31, 43, 45-6, 48-50, 57, 59-60, 67, 69-70
Airports, 1:14-5; 38:66-7; 44:22-3, 27-8, 31-2, 39, 42-3
Construction, security, Committee study, 62:10-1, 14-5, 17-8, 21-2, 24-5, 31, 43, 45-6, 48-50, 57, 59-60, 67, 69-70
Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal 3, construction, lease, etc., Committee study, 46:4, 7, 9, 11, 14, 17, 20, 22, 25
Management and ownership, Committee study, 39:46-7
Albertans Against Deregulation, 19:103-6, 108
Bus transport, 36:177-8
Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:5-6, 8, 10-1, 16, 18-9, 24, 26-7, 29-32, 37-8, 44, 48, 50-1, 53, 56; 8:5-6, 9-10, 12, 14, 16-23, 27, 32-3, 35-49, 51-2, 55-7, 59-60, 70, 72-81; 9:4, 8-9, 11-2, 14, 18, 21-2, 24, 28; 10:6, 12-6
Canada Shipping Act, 1:10
Canada-United States Free Trade Agreement, 44:56-9, 63
Canadian Aviation Safety Board, 14:34
Canadian National Railways, 6:49, 52-4; 12:19, 27-9, 39; 12:47, 76-7; 18:111; 28:28-31, 58, 89, 95; 38:24-5
Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:17-9, 23-4, 29, 36-9, 41-2, 51, 53-5, 57, 59, 61, 65, 67-8, 72-6
Annual Report, 1987, 63:10, 12, 18, 20, 25, 28-31, 33
Moncton, N.B., shops, layoffs, CGE purchase proposal, etc., Committee study, 48:4, 17-8, 24, 32-3, 35, 44-5, 48-9
Canadian Pacific Railway, 14:23
Canadian Pool Car Operators Association Inc., 30:40-1
Canadian Transport Commission, 19:52; 22:56-7

Nowlan, Patrick—Cont.

Chemins de fer Québec-Abitibi et Côte-Nord centrale, Les, 15:48
Clifford, references, 26:89
CN Route, 1:23
CNCPC Telecommunications, 63:25
Coal, 7:6, 10; 13:106
Committee, 33:27; 44:8, 17
Competition/combines, 24:38
Consumer and Corporate Affairs Department, 17:89
Federation of Canadian Municipalities, 55:30-1
Flour milling industry, 15:72
Fording Coal Ltd., 18:125
Forest industry, 18:26
Free trade, Canada-United States negotiations, 19:91
Freight rates, 12:35-6, 55, 76; 13:53-4, 104; 14:16-7, 25, 27, 58, 61; 15:71-2; 16:14, 44, 68; 18:61, 125; 19:47, 111; 20:8-9, 63-4, 87, 95, 105; 26:76-8, 88; 27:32; 29:54, 62, 105-7, 139-40; 30:57-8; 33:38-40; 35:125-6, 130-2, 134, 141, 143-4, 172-6, 180-1, 187-9; 36:68; 63:28, 30
Grain transportation, 4:43; 43:11-2
Gray, references, 44:16
Great Lakes Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:36, 43-4, 46-7
Icebreakers, 6:36-7; 44:71-2
Laurentian Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:5, 7-8, 10-1, 13, 15-7, 20-4, 26-8, 33-5
Marine transport, 36:106-7; 62:10-1
Metropolitan Toronto Railway Action Committee, 55:42
Mining industry, 17:54
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:9-10, 25, 27, 38, 43-4, 49, 84, 86-7; 13:5, 10, 18-9, 44, 46, 53-4, 58, 71-2, 82, 86-7, 93-4, 99, 102, 106; 14:9-10, 13, 16-7, 20-1, 23-5, 52-3, 58, 61, 69; 15:21-2, 27-8, 36, 41, 44-5, 48, 53-4, 56-7, 62-3, 67, 71-2, 85, 88-9; 16:6-7, 14, 23-4, 32-4, 42-5, 52, 58-9, 63-5, 68-9, 74, 76-8, 85-6, 96-7; 17:14-7, 24, 35-8, 45-6, 55, 57-64, 74-6, 84-6, 88-90; 18:7, 9, 14-6, 26, 28, 33, 44, 48-9, 61, 95, 98, 111-3, 119-20, 125, 138; 19:22, 75-6, 111, 119-20; 20:63-4; 21:42, 117-8, 126-7; 22:55-7, 69, 73-4; 24:27, 51-2; 26:65-6, 76, 88; 27:33-4, 153; 28:58, 69-71, 133, 138-9; 29:12-3, 54, 62, 70-3, 77, 87, 94-7, 105-7, 139-42, 145; 30:7, 36-7, 40-2, 57-8; 31:16, 24-6, 35; 33:22-5; 34:18; 36:174, 178
Municipalities, 55:19
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 1:10; 11:9-10, 25, 27, 38, 43-4, 49; 12:5, 9-10, 18, 20, 24, 27-9, 31-2, 35, 39, 42, 54-5, 62, 76-7, 79, 81, 84, 86-7; 13:5, 10, 18-9, 44, 46, 53-4, 58, 71-2, 82, 86-7, 93-4, 99, 102, 106; 14:9-10, 13, 16-7, 20-1, 23-5, 52-3, 58, 61, 69; 15:21-2, 27-8, 36, 41, 44-5, 48, 53-4, 56-7, 62-3, 67, 71-2, 85, 88-9; 16:6-7, 14, 23-4, 32-4, 42-5, 52, 58-9, 63-5, 68-9, 74, 76-8, 85-6, 96-7; 17:14-7, 24, 35-8, 45-6, 55, 57-64, 74-6, 84-6, 88-90; 18:7, 9, 14-6, 26, 28, 33, 44, 48-9, 61, 95, 98, 111-3, 119-20, 125, 138; 19:22, 75-6, 111, 119-20; 20:63-4; 21:42, 117-8, 126-7; 22:55-7, 69, 73-4; 24:27, 51-2; 26:65-6, 76, 88; 27:33-4, 153; 28:58, 69-71, 133, 138-9; 29:12-3, 54, 62, 70-3, 77, 87, 94-7, 105-7, 139-42, 145; 30:7, 36-7, 40-2, 57-8; 31:16, 24-6, 35; 33:22-5; 34:18; 36:77-8, 83-4, 126-8, 150-1

Nowlan, Patrick—Cont.

- National Transportation Agency, 11:25; 14:27; 19:64; 21:76-7, 117; 35:45-50, 55-6, 60, 67-73, 78, 143-6; 36:110, 126-8, 147
- Order in Council appointments, M. (Benjamin), 47:18
- National transportation safety code, 16:23-4, 32; 19:22; 21:42; 24:24-5; 26:87; 28:39, 69-71; 31:24-5; 36:163, 175
- New Brunswick, 44:31-2
- Nowlan, references, 17:17
- Order in Council appointments, 1:13
- Pacific Western Airlines Ltd., 16:52, 58
- Parmenter, references, 19:111
- Pilotage, 5:7-8, 16-7, 20-3, 26-8, 43-4
- Potash, 29:94
- Procedure and Committee business
 - Agenda, 47:32, 48:49-50
 - M. (Tobin), 49:15
- Agenda and procedure subcommittee
 - Establishing, 1:8
 - Meetings, 1:13; 2:43; 4:4; 57:46
 - Reports, M. (Clifford), 39:15-9
- Bills
 - Amendments, 30:61; 33:7-9, 11-2; 35:27-9, 31, 33, 41-4, 51-3, 63-5, 68, 119, 153, 163, 179-80, 197, 199; 36:61, 74, 126, 129-31, 134, 137, 145; 57:10-1, 44-5; 58:9, 13-4, 17, 22, 25-8
 - Clause by clause study, 33:7, 10, 34-5, 37; 35:25-6; 58:10-2; 59:82-3
 - Clauses, 35:98, 147; 36:61, 143, 145-6, 171, 179, 182
 - Consideration, 11:5
 - Royal Recommendation, new, obtaining at report stage, 59:68
- Briefs
 - Appendix missing, 56:10
 - Distribution, English only, 3:5
 - M. (Angus), 6:13
 - Reading, expediting, 13:18; 21:130-1, 140
 - Relevance, 26:65-6
 - Summarizing, 4:4; 13:10; 15:41-2; 16:63; 18:7, 97-8; 26:56
 - Taken as read, 17:38
- Budget, 23:47
 - M. (Tobin), 49:14-6
- Business meeting, 39:5-19; 43:26-7
- Clerk, introduction, 14:63
- Documents, 1:19
 - Alleged government documents, status, 8:35-42
 - Appending to minutes and evidence, 16:43-4
 - M. (Ouellet), 4:43
 - Availability, 1:51; 7:6-7, 19; 8:77; 11:26; 12:70-1; 14:53-4; 16:18; 22:83-4; 29:77; 30:59; 35:102; 38:9-10; 49:16-7; 52:5-6; 57:5, 9
- Film/video presentation, 56:52
- In camera* meetings, 12:60; 13:47; 17:61; 38:22; 43:27; 44:8; 60:43
- Meetings, 1:75
 - Adjourning, 35:195; 36:157; 38:101
 - Continuing, 57:33-4; 63:4-5
 - Late starting, 15:5, 48-9
 - Reconvening, 12:5; 17:63-4
 - Scheduling, 8:48-9; 30:59-60; 35:123; 37:40; 44:11, 17, 48-50; 50:7; 57:44; 59:83; 62:32-3
 - Time limit, 3:36; 8:44; 14:37

Nowlan, Patrick—Cont.**Procedure and Committee business—Cont.**

- Members
 - Absences, 58:9
 - Alternates, 15:49
 - Assistants, talking to members, 21:76, 78-9
 - Interjections, 21:34
 - Late, 5:5; 15:17
 - Leaving early, 50:7
 - Recognition by Chair, 28:40
 - Staff, sitting at table, 6:8
- Minister
 - Absence, temporary, 60:15, 29-31
 - Availability, 30:60; 38:68; 60:6, 30
 - Veracity, member questioning, 35:102
- Motions, quorum lacking, not in order, 63:33-4
- Orders of Reference
 - Determining, 1:11-2
 - Sub judice* matter, 38:11-7, 20
- Organization meeting, 1:7-17; 44:8-12, 16-8
- Photographs, 57:4
- Points of order
 - Debate rather than point of order, 21:34
 - Deferring, 22:49, 62
 - Questions, bootlegging, 16:42
- Printing, minutes and evidence, M. (Taylor), 2:24
 - 100 copies, M. (Angus), 1:8-9
- Questioning of witnesses, 1:29-30; 6:29-30; 8:23
 - Argumentative, 27:47
 - Asking question of wrong witness, 5:10-1; 37:26
 - Basing on alleged government documents, 8:35-42, 44, 46
 - Beyond competence of witness, 8:47-8; 21:19
 - Chairman, participation, 17:17; 18:20
 - Charts, availability, 4:10
 - Comments, gratuitous, 16:76
 - Commercial confidentiality, maintaining, 1:65
 - Confrontational, 16:8; 17:16
 - Deferring, 1:55; 47:9
 - Expediting, 12:41; 13:48; 14:26, 63; 16:45, 64; 17:21; 19:101; 21:25, 40; 23:20; 38:25-6; 43:18, 35, 41-2; 50:27; 51:4; 55:11, 35; 60:6; 62:48, 50
- Imputing motives, 13:102
- Interrupting witness, 18:95
- Legal opinion, requesting, 60:41
- Line of questioning, witness forewarned, 62:46
- Member unprepared, 19:39
- Member yielding floor to another member, 62:25
- Members' personal opinions, 60:24
- Non-members, 1:31; 4:27; 62:22-3, 32
- Non-partisan, 17:61-2
- Order of questioners, 1:18, 23-4, 38-9; 12:48
- Pursuing in other forums, 62:64
- Relevance, 6:23; 8:35; 11:16-7; 13:71, 102-3; 14:9-10, 17, 20; 15:27-8; 17:54-5, 57; 19:75; 27:61; 37:30; 44:18; 48:35, 42-3; 52:33
- Repetitive, 3:37
- Replies, 2:13, 17-8; 8:23; 22:19; 25:15; 37:19-20; 38:7, 20, 27; 39:50; 44:49, 51, 68; 49:9-10, 14; 51:10; 55:8-9, 21; 60:25
- Research staff questions, 3:5; 5:6

Nowlan, Patrick—Cont.Procedure and Committee business—*Cont.*Questioning of witnesses—*Cont.*

Supplementary questions, 1:53; 4:17; 31:39

Time limit, 6:29-30; 8:26; 16:10; 17:6; 18:98; 24:12-3, 28; 31:39; 38:59; 55:12

Written, 44:18

Quorum, 59:24; 63:34-5

Reports to House, 44:72

Room

Changing, 24:41

Lights, 12:54

Smoking/non-smoking, 17:61; 49:6

Slide presentation, one official language only, 48:5

Staff, commendation, 36:193; 44:9

Subcommittee, establishing, 6:5-7

Travel, 1:12; 14:53; 25:29; 26:58; 28:28-9; 53:40

M. (Ouellet), 6:6-8

Votes, abstentions, 35:139-40, 160

Votes in House, 25:38; 35:117, 123; 57:36

Witnesses

Absence, 21:146; 27:48

Appearances

Cancelling, 21:146-7; 22:77-9, 81; 27:34

Scheduling, 1:9-10; 8:79-80; 17:68; 25:7; 26:95-7; 28:82-3; 33:8; 38:6-7, 20-1, 36; 43:4; 49:32; 50:38; 53:39-41

Expenses, Committee paying, 18:16; 22:79

Integrity, credibility, 17:16; 18:138; 19:105-6, 108

Inviting, 20:83; 26:62-3; 30:61-2

Recalling, 6:49-50; 16:77-8

Statements, members interrupting, 26:90

Public Service, 44:42

Quebec North Shore and Labrador Railway, 29:12-3

Railway Act, 57:44

Railway Relocation and Crossing Act, 55:11, 34, 39; 57:43; 59:82

Railway Safety Act (Bill C-105), 49:14-5, 22, 24-5, 32, 34; 50:7, 23; 51:20-4, 28-33, 35-6, 40-1, 45-6; 52:5-6, 14-5, 19-20, 23, 26, 30-1, 34; 55:11-3, 20, 28-31, 34-5, 38-9, 41-2, 51, 54, 60, 68-73, 78-9, 85-8; 56:10, 14, 16-8, 20-6, 30-3, 36-8, 43, 45, 47, 50-2; 57:8; 58:9-40; 59:24-5, 27-30, 33-55, 57-61, 64-83

Railways, 1:15-6; 2:44, 54; 12:23-4, 28, 31, 76, 79; 13:51, 87, 93; 14:23-4, 61; 15:67, 72; 16:85; 17:35, 45-6; 18:61; 19:118; 20:93-4; 21:76; 29:95-6; 30:40, 42, 57; 33:40-1; 35:76-7, 122, 169-70, 179, 195-200; 36:73, 80-1, 83, 85, 87, 90; 49:9, 22, 24-5; 51:20-2, 27, 30-3, 41, 45-6; 52:13, 26, 34; 53:5, 7-8, 17-20, 29-30, 36-9; 54:7, 10, 12, 16, 24-5, 29; 55:11-2, 20, 28-9, 38, 51, 54, 69, 72-3, 78-9, 85-8; 56:16-7, 23-6, 30-3, 36-8, 47, 50; 57:8-9, 12-3, 21, 24-7, 40, 42; 58:18-20, 22-3, 25, 31, 33-6, 38-9; 59:24-5, 27-8, 30, 36-7, 39, 44-7, 51-3, 57-60, 64-5, 67-8, 70, 72, 74, 78-9, 82

References, 12:57; 17:17; 26:67; 29:62, 139; 36:191-2; 44:12

Regional development, 33:24-6

Ridley Terminals Inc., 7:6, 8, 10-1, 14, 18, 24, 30, 32, 37-8, 44, 48-51; 10:16; 38:25

St. Lawrence Seaway, 38:22-3; 43:10, 18, 24-5; 44:62

St. Lawrence Seaway Authority, 1:12, 17

Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 3:5-6, 12, 20, 25, 28-30, 33-9, 42-3; 4:4, 8, 34-5, 38, 43-4; 43:4, 10-1, 17-8, 23-4

Nowlan, Patrick—Cont.St. Lawrence Seaway Authority—*Cont.*

Capital and Operating Budgets, 1986-1987, 3:5-6, 12, 20, 25, 28-30, 33-9, 42-3

Corporate Plan, 1986-1991, 3:5-6, 12, 20, 25, 28-30, 33-9, 42-3

Steel industry, 15:27-8

Sydney Steel Corporation, 1:42; 12:81-2

Thayer, references, 26:62-3

Tobacco products, 56:45

Tobin, references, 26:67

Transport Department

Annual Report, 1984-1985, 6:13, 20, 23, 31, 36-7, 49, 52, 54

Estimates, 1987-1988

Main, 38:52-3

Supplementary (C), 44:22-3, 31-3, 42-4, 51, 56-9, 65-8, 72

Estimates, 1988-1989, main, 60:6, 10, 12, 15, 24-5, 28-31, 41-3

Transportation Accident Investigation Board, 55:38

Transportation industry, 11:27, 47; 12:39, 62-3; 14:6-7, 13;

15:36; 18:15; 19:76, 86, 101, 126; 21:117; 22:55-7;

24:51-2; 26:35, 62; 27:33-4, 62; 28:15, 23; 29:95; 33:15,

22-5; 35:28, 32, 36-9, 41-3, 85, 93, 149, 152, 165; 36:149-55

Trucking industry, 11:43-4; 15:21-2; 16:24, 42; 17:74; 18:28, 111; 19:86; 21:42; 24:27, 38-9; 27:72; 28:138; 35:112; 36:134, 165-6, 173-5

Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 6:23; 14:9; 17:54, 60; 37:12, 18-20, 28-9; 44:51

VIA Rail Canada Inc., 1:74-5; 2:5, 10-3, 15-9, 22-4, 29-31, 33, 38, 42, 44; 38:52-3; 44:68; 55:88

Annual Report and Auditor's Report, 1987, 64:17-9, 24-5, 29, 36, 38, 40-3

Wabush Mines, 29:12-3

Obadia, Robert (Nationair)

Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19), 14:4, 82-92

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 82-92

O'Brien, Delbert A. (Pem-Air)

Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19), 15:4, 49-63

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:4, 49-63

**O'Brien, Edmund J. see National Transportation Agency—
Order in Council appointments****Ocean rates see Grain transportation****Official languages policy/bilingualism see Air traffic controllers;
Air transport; VIA Rail Canada Inc.****O'Hara, Michael (Canadian Transport Lawyers' Association)**

Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19), 27:4, 136, 146

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 136, 146

Oil and gas industry, 19:116**Oland, Richard H. (Brookville Transport Limited)**

Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19), 28:4, 138-9

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 138-9

Old, Steve (Prince George and District Labour Council)

Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19), 18:3, 7-11, 13-4

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 7-11, 13-4

Olfred, Peter (Manitoba Government Employees' Association)
Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19), 21:4, 140-4
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 140-4

O'Neil, William A. (St. Lawrence Seaway Authority)
St. Lawrence Seaway Authority
Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986,
3:4-44; 43:3-26
Capital and Operating Budgets, 1986-1987, Corporate Plan,
1986-1991, 3:4-44

Ontario *see* Forest industry; Trucking industry

Ontario Hydro
Coal-fired generating plants, Canadian coal use, 1:56-7;
4:21-2, 42; 13:105; 29:162; 42:33-4

Ontario March of Dimes *see* Witnesses

Ontario Ministry of Natural Resources *see* Witnesses

Ontario Ministry of Transportation and Communications *see*
Witnesses

Ontario Trucking Association *see* Witnesses

Openshaw, T.J. (Canadian Pulp and Paper Association)
Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19), 22:3, 35
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 35

Order in Council appointments, 1:13

See also National Transportation Agency; Orders of
Reference

Orders of Reference

Atlantic Pilotage Authority, Capital Budget, 1988, Corporate
Plan, 1988-1992, Operating Budget, 1988, 50:3
Canadian National Railways, Annual Report and Auditor's
Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan,
1986-1990, 1:3

Committee

Membership, 44:3; 47:3
Travel, 44:3

Great Lakes Pilotage Authority, Annual Report and Auditor
General Report, 1985, Capital Budget, 1988, Corporate
Plan, 1988-1992, Operating Budget, 1988, 50:3

Laurentian Pilotage Authority, Annual Report and Auditor
General Report, 1985, 5:3

Membership, 44:3; 47:3

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:3

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:3

Northern Pipeline Agency, Annual Report, 1986-1987, 50:3

Order in Council appointments, 47:4

Pacific Pilotage Authority, Capital Budget, 1988, Corporate
Plan, 1988-1992, Operating Budget, 1988, 50:3

Railway Safety Act (Bill C-105), 47:3

St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor
General Report, 1985-1986, Capital and Operating
Budgets, 1986-1987, Corporate Plan, 1986-1991, 3:3

Transport Department

Annual Report, 1984-1985, 6:3

Estimates

1987-1988

Main, 38:3

Supplementary (C), 44:3

1988-1989, main, 50:4

Orders of Reference—Cont.

Transport of Dangerous Goods Directorate report, 1986-1987,
47:3

VIA Rail Canada Inc., Annual Report and Auditor's Report,
1985, Capital and Operating Budgets, 1985, revised,
Capital and Operating Budgets, 1986, Corporate Plan,
1986-1990, 2:3

See also Committee—Studies and inquiries

Organization meeting *see* Procedure and Committee business

Organizations appearing *see* Witnesses

Ottawa, Ont. *see* Airports

Ouellet, Hon. André (L—Papineau)

Air Canada, 13:60-4; 16:48; 17:16; 22:12; 27:123; 29:23, 181;
38:55, 62

Air transport, 13:58-60; 14:83-5, 99-100; 15:37, 61-2; 16:48-50,
86-7; 17:67; 22:11, 67, 72; 23:15, 30-1, 35, 49-50, 70; 26:103;
27:24, 58; 28:78-80; 29:21-2, 27, 67; 31:40; 34:10, 15;
35:160-2, 168-9; 36:133-4

Aircraft, 23:6-7

Airports, 38:26, 31-2, 53, 68-70, 72-7; 44:24-6, 28-30, 39-40

Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal
3, construction, lease, etc., Committee study, 46:7,
10-4, 18, 25, 28

Automotive industry, 24:43-4

Canada Labour Code, 29:67

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 7:13, 16,
24-6; 8:7-10, 12, 18-20, 25-7

Canadian Aviation Safety Board, 34:8-9

Canadian National Railways, 6:48-9; 12:18-21, 52-3; 27:123;
28:30, 91; 29:88-9; 30:26-7; 38:30

Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital
Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:47-50, 52-4,
59-62

Canadian Pacific Air Lines Ltd., 16:38, 67; 22:10; 23:15-6, 49;
24:33; 36:111

Canadian Pacific Railway, 13:19, 22-3, 25-6; 15:7-9

Canadian Pool Car Operators Association Inc., 30:35

Chemins de fer Québec-Abitibi et Côte Nord centrale, Les,
15:46-8

C-I-L Inc., 14:40-2

City Express, 23:29-30

Committee, 44:11

Committees, Parliamentary, 44:10

Competition Act, 29:179

Consumer and Corporate Affairs Department, 17:89; 24:30-1

Consumers' Association of Canada, 17:15-7

Corporations, 16:38-9, 42

Crown corporations, 25:23; 27:123; 30:26; 33:27

Disabled and handicapped, 22:58-9

Flour milling industry, 15:66-7

Freight rates, 1:48-50; 12:58; 13:21, 48, 94; 14:57-8; 17:37;
22:26-8; 28:64-5; 29:11, 85, 131, 134, 149; 30:30; 31:18;
32:12, 14-5; 35:87-9, 127, 129-30, 134-7, 140-2, 171-4, 176,
180-2, 187-90; 36:63-4, 138

Iron Ore Company of Canada, 29:49-51; 31:18

Laurentian Pilotage Authority, Annual Report, 1985, and
Auditor General Report, 5:22, 29-32

Marine transport, 23:61-2; 29:150, 179; 36:102-5

Ouellet, Hon. André—Cont.

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 12:18-22, 52-3; 13:19-23, 25-6, 47-51, 58-64, 88, 94, 96; 14:10-3, 26, 28-9, 40-3, 51-2, 57-8, 78, 80-1, 83-5, 98-100; 15:25-6, 36-7, 46-7, 61-2, 66-8, 78-80; 16:21-3, 37-9, 42, 48-50, 66, 70, 86-7; 17:15-7, 37, 42-5, 55-7, 66-9, 74-5, 85-6, 89; 22:10-2, 27-8, 43-4, 58-9, 66-8, 72, 78; 23:6-8, 15-6, 29-32, 35, 41-3, 49-51, 61-2, 68-71, 83-4; 24:5-7, 13, 17, 28, 30-3, 35, 43-5; 25:21-4, 33-7, 53-8, 74-7, 87-9, 93-5; 26:40-2, 63, 91, 95, 97, 101-4, 112; 27:12-4, 20, 24-5, 37, 51-2, 58, 63, 72-3, 80, 88-90, 107, 114, 121-4, 130, 136-7, 143, 148; 28:21, 30, 39, 50, 64-5, 78-80, 91, 111-2; 29:10-1, 21-4, 27-31, 42-3, 45, 49-51, 66-8, 84-9, 103-5, 129-31, 134, 149-51, 157, 163-5, 169-70, 178-82; 30:25-8, 30, 35-7, 47-9; 31:13-8, 24, 26, 35, 40, 42-3, 48; 32:12-9; 33:7-11, 27-32; 34:8-11, 15-6, 18; 36:161-4, 167-8, 172, 175-6, 182-3, 185-6, 188-92

National Sea Products, 27:24-5

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 6:15-9; 12:18-22, 52-3; 13:19-23, 25-6, 47-51, 58-64, 88, 94, 96; 14:10-3, 26, 28-9, 40-3, 51-2, 57-8, 78, 80-1, 83-5, 98-100; 15:25-6, 36-7, 46-7, 61-2, 66-8, 78-80; 16:21-3, 37-9; 22:10-2, 27-8, 43-4, 58-9, 66-8, 72, 78; 23:6-8, 15-6, 29-32, 35, 41-3, 49-51, 61-2, 68-71, 83-4; 24:5-7, 13, 17, 28, 30-3, 35, 43-5; 25:21-4, 33-7, 53-8, 74-7, 87-9, 93-5; 26:40-2, 63, 91, 95, 97, 101-4, 112; 27:12-4, 20, 24-5, 37, 51-2, 58, 63, 72-3, 80, 88-90, 107, 114, 121-4, 130, 136-7, 143, 148; 28:21, 30, 39, 50, 64-5, 78-80, 91, 111-2; 29:10-1, 21-4, 27-31, 42-3, 45, 49-51, 66-8, 84-9, 103-5, 129-31, 134, 149-51, 157, 163-5, 169-70, 178-82; 30:25-8, 30, 35-7, 47-9; 31:13-8, 24, 26, 35, 40, 42-3, 48; 32:12-9; 33:7-11, 27-32; 34:8-11, 15-6, 18; 35:26-33, 35, 37, 39-40, 42-3, 45, 47-50, 53-5, 59, 61-6, 70-2, 74-5, 79-83, 85-9, 92-3, 95-8, 101-2, 113-4, 117, 120-2, 126, 128-30, 132, 134-42, 146-9, 153-7, 160-2, 164-5, 168-74, 176-84, 186-8, 193, 195-8, 200; 36:63-6, 68-71, 74-6, 79, 84-7, 89-91, 96-105, 107-114, 117-20, 124-6, 129-34, 137-9, 146-52, 156

National Transportation Agency, 14:10-2, 28-9, 57, 99; 26:41, 91; 29:149-50; 31:17; 35:45, 59, 61-6, 70, 72, 74, 83, 97-8, 119-21, 146; 36:110-2, 126, 146

National transportation safety code, 16:21; 23:42; 27:12-3, 88-90, 136-7, 143; 28:21, 39, 50; 29:28-9, 170; 31:26; 33:27-8, 31; 36:175, 183, 185-6, 189-90

Nielsen, references, 14:10

Nowlan, references, 17:17; 36:191

Peat, Marwick and Partners, 25:53

Pilotage, 5:22, 29-32

Potatoes, 28:111

Procedure and Committee business

Agenda and procedure subcommittee, 1:13

M., 1:62

Bills, 30:59, 67; 32:18; 33:7-8, 10-1; 35:26, 33, 147, 180; 36:130-2, 146

Budget, M., 17:3

Business meeting, 43:27

Documents, 1:31; 7:7; 25:93-4; 29:164-5; 30:59; 36:74 M., 4:44

In camera meetings, 13:48; 38:22

Meetings, 30:59-60; 44:11, 49

Members, 14:78

Minister, 30:60; 31:13

Orders of Reference, 38:12-4

Organization meeting, 1:13; 44:10-1

Ouellet, Hon. André—Cont.

Procedure and Committee business—Cont.

Questioning of witnesses, 13:48; 14:26, 81; 16:8-10; 17:17, 57, 69; 24:28; 44:49

Staff, 36:191

Travel, M., 6:5-7

Witnesses, 6:49; 17:17, 85; 22:79-80; 26:95 M., 36:191

Railways, 1:52; 12:20-1; 13:49, 51, 96; 14:52, 98-9; 15:67; 17:43-4; 23:41, 51; 24:31-2; 25:34-6, 53-7, 93-5; 26:40, 42; 27:51-2, 73; 29:10, 86-7, 104, 129; 30:28, 30, 35, 47-9; 31:42-3; 35:113-4, 122, 169-70, 178, 196, 198; 36:64-6, 71, 85-6, 91, 96, 99-100

Ridley Terminals Inc., 7:13; 8:9-10, 13, 18-20, 25-6

St. Lawrence Seaway, 5:29-30; 8:7; 29:149; 43:17; 44:50

St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 4:36; 43:17

Stelco Inc., 15:25-6

Trade and Transportation Group, 25:92-5

Transport Department

Annual Report, 1984-1985, 6:15-20, 48-9

Estimates, 1987-1988

Main, 38:26-32, 37, 42-3, 53-6, 62, 68-70, 72-4

Supplementary (C), 44:24-30, 39-40, 50-2

Transportation industry, 14:13, 98; 17:42; 23:51, 83-4; 25:55; 26:91, 101-2; 27:14, 58, 63, 90, 121-2; 28:112; 29:179; 30:37; 31:14-6, 43; 35:27-31, 35, 39, 42, 79-82, 85-7, 92-3, 95, 139-40, 148-9, 153-4, 156-7, 164-5; 36:107-9, 150, 152, 156

Trucking industry, 15:68; 16:39, 70; 17:86; 22:43-4; 24:5, 32; 25:35, 74-7, 87-9, 93-4; 26:112; 27:107, 114; 29:29-30, 169-70, 180-2; 33:27-32; 35:101, 103; 36:133-4, 161-4, 167-8, 172, 175-6, 188

Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 17:55-7; 37:36-7; 38:12-4, 22; 44:50

VIA Rail Canada Inc., 2:13-8, 31, 35-8; 38:26-31, 42-3; 44:52

Oum, Tae H. (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 132-3, 135-6, 141, 148

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 132-3, 135-6, 141, 148

Owen, Gary (Prince George and District Labour Council)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 6-15

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 6-15

Pacific Pilotage Authority *see* Orders of Reference

Pacific Rim countries *see* Air Canada; Grain—Exports

Pacific Western Airlines Corporation *see* Witnesses

Pacific Western Airlines Ltd.

Debt/equity, ratio, 16:56

Service, curtailment, 16:52, 56-7

Subsidiaries, Air Atlantic, 16:58

Voluntary/charitable organizations, relationship, 16:53

Whitehorse, Yukon Territory, 16:57

See also Canadian Pacific Air Lines Ltd.

Pappalardo, Victor (City Express)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:3, 24-38

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:3, 24-38

- Park, T.J.A.** (Alberta Gas Chemicals)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 38-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 38-9
- Parmenter, Lynn Kathleen** (International Association of Machinists and Aerospace Workers (District Lodge No. 14))
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 76-83, 111
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 76-83, 111
References, 19:111
- Parry, John** (NDP—Kenora—Rainy River)
Air navigation, 6:42-3
Railway Safety Act (Bill C-105), 50:70-7
Railways, 50:68, 70
Transport Department, Annual Report, 1984-1985, 6:42-3
- Parsons, W.A.** (Newfoundland and Labrador Federation of Labour)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:4, 89-95
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:4, 89-95
- Patenaude, J.** (VIA Rail Canada Inc.)
Railway Safety Act (Bill C-105), 50:70
- Pathy, L.G.** (Fednav Ltd.)
Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 10:3-22
- Pearson, Phil** (Saskatchewan Government, Department of Highways and Transportation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 108-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 108-9
- Peat, Marwick and Partners**
Studies, Keith Thompson involvement, 25:53, 58
See also Railways—Costs; Witnesses
- Pelletier, Louise** (Association du camionnage du Québec Inc.)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 27-9, 31, 36-7
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 27-9, 31, 36-7
- Pem-Air Ltd.,** 15:54-7
See also Witnesses
- Penner, Jim** (Winnipeg Labour Council)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 71-2
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 71-2
- Pensions** *see* Airports—Stephenville, Nfld; Canadian National Railways
- Pequenza, E.** (Canadian Pool Car Operators Association Inc.)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 35-44
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 35-44
- Perry, Sandra** (St. John's District Labour Council)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 52-9, 61-2
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 52-9, 61-2
- Petrovitch, Neil** (Saskatchewan Government, Department of Highways and Transportation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 104-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 104-9
- Phillips, Carl** (Motor Vehicle Manufacturers Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 24:3, 42-5, 47-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 24:3, 42-5, 47-8
- Pickering, Ont.** *see* Airports
- Pilotage**
Boats, operating costs, repairs, etc., 5:26-7
Churchill, Man., 42:15
Cost per vessel piloted, 5:6-9, 13-7, 24, 27-8, 32, 43-4
Demand, decline, 5:8-11
Exemption certificates, vessel officers permitted to act as pilots, 5:28-9, 38-9; 42:27-9
Pilots, number, salaries, working conditions, etc., 5:14-25, 29, 31, 37-8, 40-1, 44-5
United States pilots, 5:45-6
St. Lawrence Seaway, 4:13-4, 36-8; 5:7, 29-30
Winter operations, 5:31, 33
See also Atlantic Pilotage Authority; Great Lakes Pilotage Authority; Laurentian Pilotage Authority
- Pilots** *see* Air transport; Pilotage
- Pipelines,** 12:68-9; 33:13-4, 43-4; 36:142
See also Alaska gas pipeline; Northern Pipeline Agency
- Piquette, Leo** (Individual presentation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 117-21
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 117-21
- Plohm, Hon. John S.** (Manitoba Government, Department of Highways and Transportation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 6-24, 27-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 6-24, 27-9
- Pointe-Noire facility** *see* Ports—Sept-Îles, Que.
- Pointe St. Charles, Que.** *see* Canadian National Railways
- Port Colborne, Ont.** *see* Ports
- Ports**
Churchill, Man., viability, 8:32-5; 11:36-7; 42:15, 20-1
Local corporations, autonomy, 8:6-7, 80
Port Colborne, Ont., viability, 8:30-1
Saint John, N.B., Rodney Terminal, faulty construction, 7:28-9
Security, Canada Ports Corporation, police services, 8:8
Sept-Îles, Que., Pointe-Noire facility, construction, 8:11-3
Theft, statistics, 8:9-10
Vancouver, B.C., 8:27-8
See also Ridley Terminals Inc.
- Potash,** 16:79-83; 17:36; 25:25; 29:94, 113
See also Freight rates; Railways; St. Lawrence Seaway
- Potash Corporation of Saskatchewan** *see* Witnesses
- Potato Marketing Council of Prince Edward Island** *see* Witnesses
- Potatoes,** 28:107, 109-14, 116-7

Powell, J.A. (Canadian Pulp and Paper Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 26-8, 32, 34-7, 39

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 26-8, 32, 34-7, 39

Prairie Malt Limited *see* Witnesses**Predatory pricing** *see* Air transport—Fares; Freight rates; Transportation industry**Presber, Alfred A.** (Prairie Malt Limited)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 88-96

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 88-96

Priddy, Dick (CSX Rail Transport)

Railway Safety Act (Bill C-105), 55:3, 55

Prince Edward Island *see* Air transport; Bus transport; Railways—Branch line abandonment; Transportation industry—Deregulation; Trucking industry—Deregulation**Prince Edward Island Government** *see* Witnesses**Prince George and District Labour Council** *see* Witnesses**Prince Rupert Port Corporation** *see* Canada Ports Corporation—Annual Report**Pringle, John** (Transport Department)

Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:3, 26

Airports, construction, security, Committee study, 62:3, 26

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 32:3, 49-55;

33:28, 43; 36:42, 161, 165-9, 173, 176-8, 180-2

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 32:3, 49-55;

33:28, 43; 36:42, 161, 165-9, 173, 176-8, 180-2

Transport Department estimates, 1988-1989, main, 60:4, 37-8

Probst, Lou (Grocery Products Manufacturers of Canada)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 40-1, 43-8

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 40-1, 43-8

Procedure and Committee business

Agenda, 41:3; 47:32-3; 48:49-50

M. (Tobin), 49:15, agreed to, 4

Agenda and procedure subcommittee

Establishing, 1:8, agreed to, 4

Meetings, scheduling, 1:13-4; 2:43; 4:4; 57:45-6

Reports

First, M. (Ouellet), 1:62, agreed to, 5-6

Second, M. (Clifford), 39:15-9, agreed to as amended, 3

Amdt., 39:17-9, agreed to, 3

Suggestions, considering, agreed to, 1:5

Bills**Amendments**

Acceptable to government, 58:9

Admissibility, 35:27-9

Amending Act which is not before Committee, not in order, 36:129, 134, 137, 145

Clause, deleting, not in order, 35:63, 119, 179-80, 199; 36:126

Definition section, substantive amendment, 35:43-4; 58:13-4

Disposed of by vote on previous amendment, 35:163

Principle of bill, contravening, 35:33

Procedure and Committee business—Cont.**Bills—Cont.****Amendments—Cont.****Admissibility—Cont.**

Royal Recommendation, infringing, 35:41-2, 51-2, 64-5, 68-9; 58:25-7

Consideration, 32:46; 57:9-10

Deferring, 32:5

Order, 35:31, 33; 36:63, 145-6

Preliminary, 32:7-8

Two at same time, 58:17

Distribution to members, 36:74-5; 58:27-9

Marginal notes, headings, not in order, 58:22-3

Reading, 35:197

Submitting, 30:59-60; 33:7-12; 57:10-1, 44-5

Withdrawn, 36:155-6

Witnesses suggesting, 58:12-3

Wording, 32:18-9

Clause by clause study, 32:5; 33:7-10, 34-5; 35:25-6; 58:10-2; 59:82-3

Clauses

Consideration, order, 36:145-6, 171

Deletion, stating reasons, 32:27-8

Headings, 36:61, 143

Reconsideration, agreed to, 58:5

Renumbering, 36:179-80, 182

Standing, 33:36-7, 52-3, 56; 35:98, 147

Consideration

Time limit, 30:62

Two together, 11:5

Royal Recommendation, new, obtaining at report stage, 59:68-9

Briefs

Appendix missing, 56:10

Distribution

English only, 3:5

French only, 14:85-6

Reading, expediting, 13:18; 21:130-1, 140

Relevance, 26:65-6

Summarizing, 4:4; 13:9-10; 14:109, 111; 15:41-2; 16:63; 18:7, 97-8; 26:56; 40:24, 29-30

Taken as read, 17:38; 41:5

M. (Angus), 6:12-3, agreed to, 4

Budget, 23:47

Funds, transfer, agreed to, 42:3

Gifts, Clerk authorized to purchase, agreed to, 44:4

Hospitality, agreed to, 37:3

M. (Ouellet), agreed to, 17:3

M. (Tobin), 49:14-6, agreed to, 4

Business meetings, 39:4-19; 40:40-1; 43:26-7

Chairman, election

M. (Ellis), 1:7, agreed to, 4

M. (Gray), 44:8, agreed to, 4-5

Clerk, introduction, 14:63

Documents

Alleged government documents, status, Chairman's ruling, 8:35-42

Appending to minutes and evidence, 16:43-4

M. (Ouellet), 4:43-4, agreed to, 4

M. (Reid), 37:9, agreed to, 4

Procedure and Committee business—Cont.**Documents—Cont.**

Availability, 1:51; 7:6-7, 19-20; 8:76-7; 11:26; 14:53-4, 78-9; 16:18; 18:146-7; 21:34; 22:83-4; 23:64; 29:77, 164-5; 35:102; 38:9-10

Both official languages, 12:70-1

English only, 1:29-31; 2:22-3; 25:93-5; 49:16-7; 52:5-6; 57:5, 9-10

List of amendments suggested by witnesses, 30:59

Tabling, 1:19

Film/video presentation, 56:51-2

In camera meetings, 12:60; 13:3, 47-8; 17:61; 37:3; 38:4, 22; 39:3; 41:3; 42:3; 43:3, 27; 44:4-5, 8; 60:43, agreed to, 4

Meetings

Adjourning, 35:195; 36:157; 38:101; agreed to, 58:8

Cancelling, 1:75

Conflicting with another committee, 50:32, 37

Continuing, 57:33-4; 63:4-5

Late starting, 15:5, 48-9

Reconvening, 12:5; 17:63-4

Scheduling, agreed to, 7:3; 8:48-9; 30:59-60; 35:123; 37:3, 40, agreed to, 4; 44:11, 14, 17, 48-50; 50:7; 57:44-5; 58:11; 59:83; 62:32-3

Time limit, 3:35-6; 8:44; 14:37; 50:32

Members

Absences, 58:9

Alternates, 15:49

Assistants, talking to members, 21:76, 78-9

Interjections, 21:34

Late, 5:5; 14:78; 15:17

Leaving early, 50:7

Recognition by Chair, 28:40

Remarks, should be stricken from record, 25:65

Staff, sitting at table, 6:8

Minister

Absence, temporary, 60:15, 29-31

Availability, 30:60; 31:13-4, 19-21; 35:96; 38:68; 60:6, 30

Member heckling, 31:7

Questioning, 31:13-4, 19, 24

Veracity, member questioning, 35:102, 110

Motions, quorum lacking, not in order, 63:33-4

Order in Council appointments, examination, waiving, M. (Taylor), 60:31-2, agreed to, 4

Orders of Reference

Determining, 1:11-2

Sub judice matter, 38:11-7, 20

Organization meetings, 1:7-17; 44:4-18

Photographs, allowing while officials introduced, 57:4

Points of order

Debate rather than point of order, 21:34

Deferring, 22:49, 62

Question, bootlegging, 16:42

Printing, minutes and evidence

M. (Taylor), 2:24, agreed to, 4

100 copies, M. (Angus), 1:8-9, agreed to, 4

Rescinding, M. (Taylor), 2:24, agreed to, 4

Questioning of witnesses

Argumentative, 27:47

Asking question of wrong witness, 5:10-1; 37:26

Basing on alleged government documents, 8:35-42, 44, 46

Beyond competence of witness, 8:47-8; 21:19

Procedure and Committee business—Cont.**Questioning of witnesses—Cont.**

Chairman, participation, 17:17; 18:20

Charts, availability, 4:10

Comments, gratuitous, 16:76

Commercial confidentiality, maintaining, 1:65

Confrontational, 16:8; 17:16-7

Deferring, 1:55; 47:9

Expediting, 12:41; 13:48; 14:26, 63, 112; 16:45, 64-5; 17:21; 18:66; 19:101; 21:25, 40; 23:20; 28:31; 29:6; 32:24, 35; 38:25-6; 43:18; 48:35, 41-2; 50:27, 36; 51:4; 55:11, 35; 60:6; 62:48, 50

Imputing motives, 13:102

Internal corporate matters, 1:54

Interrupting witness, 18:95

Leading questions, 27:96

Legal opinion, requesting, 60:41

Line of questioning, witness forewarned, 62:46

Member unprepared, 19:39

Member yielding floor to another member, 62:25

Members' personal opinions, 17:17, 22; 18:83; 40:12; 60:24

Non-members, 1:31; 4:27; 62:22-3, 32

Non-partisan, 17:61-2, 68-9

Order of questioners, 1:18, 23-4, 38-9; 12:48; 14:88; 18:88

Philosophical questions, 14:105-6; 21:89; 23:53; 25:63

Privileged communications, 8:44-6

Pursuing in other forums, 62:64

Relevance, 3:29-30; 6:23; 8:35; 11:16-7; 12:55-7; 13:71, 102-3; 14:9-10, 17, 20-1; 15:27-8; 17:54-5, 57; 19:75; 25:94; 27:61; 28:29; 37:30; 44:18; 48:35, 42-3; 52:33

Repetitive, 3:37-8

Replies

Acceptability, 60:25

Brevity, 8:23; 38:27; 44:51, 68; 60:21

Furnishing at later date, 2:13; 39:50

Hearsay, 37:19-20; 38:6-7, 20

In writing, 22:19; 42:86; 44:49; 49:9-10, 14; 55:89; 61:43

Relevance, 51:10

Unsatisfactory, dispute with member as to facts, 2:17-8; 25:15

Research staff questions, 3:5; 5:6

Supplementary questions, 1:38-9, 53; 4:17; 31:39; 60:17

Time limit, 2:18; 6:29-30, 33-4; 8:26; 14:74, 77-8, 80-1; 16:8-11; 17:6; 18:98; 24:12-3, 28; 25:24; 29:68; 31:39; 38:59; 40:21-2; 50:36; 55:12; 61:38

Two witnesses at same time, 42:47-8

Witness nodding in reply, member indicating for record, 27:97

Written, 44:18-9

Quorum, 59:24

Meeting and receiving/printing evidence without, 13:3; 63:34-5

M. (Ellis), 1:8, agreed to, 4

Reports to House

Draft, adopting, 44:72, agreed to, 6; 60:32-3, agreed to, 4

Government response, requesting, agreed to, 45:32

Room

Changing, 24:41

Lights, 12:54

Smoking/non-smoking, 17:61; 49:6

Slide presentation, one official language only, 48:5

Procedure and Committee business—Cont.**Staff**

Commendation, 36:191-3; 44:9-15

Researchers, contract, agreed to, 37:3; 60:5

Steering committee see Procedure and Committee business—

Agenda and procedure subcommittee

Subcommittee, establishing, 6:5-7

Travel, 1:10-2, 16-7; 14:53; 25:7, 29; 26:58; 28:28-9; 53:40

M. (Ouellet), 6:5-8, agreed to, 4

Vice-Chairman**Election**

M. (Taylor), 1:7, agreed to, 4

M. (Taylor), 44:10, agreed to, 5

Takes Chair, 41:5

Votes, abstentions, 35:139-40, 159-60

Votes in House, 25:38

Meeting adjourning, reconvening after vote, 32:4-5; 35:117, 123-4; 41:24, 31

M. (Taylor), agreed to, 32:6

Meeting continuing, 57:36

Witnesses

Absence, 21:146; 27:48

Appearances

Cancelling, 21:146-7; 22:76-83; 27:34

Apology, M. (Gray), 22:83, agreed to on division, 4

Scheduling, 1:9-10; 8:79-80; 17:68; 23:77-8; 25:7-8;

26:95-7; 28:82-3; 33:8; 38:6-8, 20-1, 36; 43:4;

49:32; 50:38; 53:39-41

M. (Angus), 26:97, negated by show of hands, 4

M. (Layton), 26:97, agreed to, 4

Expenses, Committee paying, 1:10; 18:15-6; 22:79

M. (Ouellet), 36:191, agreed to, 59

Integrity, credibility, 17:16-8; 18:138, 145; 19:105-6, 108

Inviting, 7:3; 20:83; 26:62-3; 30:61-2

Recalling, 6:49-50; 14:77; 16:77-8

Statements, members interrupting, 26:90

Production Management Information System see Air Canada—

Aircraft, Maintenance

PROMIS see Production Management Information System**Proulx, P. (Transport Department)**

Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:3, 27-9, 38-9, 41-3, 65

Airports, construction, security, Committee study, 62:3, 27-9, 38-9, 41-3, 65

Provident Fund see Canadian National Railways—Pensions**Pulp and paper industry, 20:80; 22:21-2, 30-1, 36; 27:147-9****Quail, R.A. (Transport Department)**

Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:3, 6-9, 61-3

Airports, construction, security, Committee study, 62:3, 6-9, 61-3

Transport Department estimates, 1987-1988

Main, 38:5, 81-3, 93-4, 99-100

Supplementary (C), 44:7, 69-71

Quebec see National Transportation Act, 1987 (Bill C-18)—

References

Quebec North Shore and Labrador Railway, 29:7-14, 46-7, 53

See also Freight rates—Competitive line rates, Interlying shippers

Quebec Port Corporation see Canada Ports Corporation—

Annual Report

Quénord Inc. see Witnesses**Quintette Co. Ltd. see Ridley Terminals Inc.****Radar Modernization Project see Airports****Rae, G.L. (Council of Forest Industries of British Columbia)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 16, 22, 26, 31, 33

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 16, 22, 26, 31, 33

Rail Passenger Action Force see VIA Rail Canada Inc.**Railway Act, 32:47; 57:43-4****Railway Employee Assistance Project see Railways—Employees,**

Drug and alcohol abuse

Railway Labour Association see Witnesses**Railway Relocation and Crossing Act**

Part I, retaining, 57:6, 43; 58:24; 59:79-82

Repeal, partial/complete, 52:6-8, 11-4, 19-21, 24, 27; 54:8-10, 13, 17-8; 55:11-2, 31, 34, 39

Railway Safety Act (Bill C-105)—Minister of Transport

Consideration, 49:5-35; 50:7-72; 51:4-49; 52:5-34; 53:4-39;

54:4-30; 55:5-89; 56:4-52; 57:4-46; 58:9-40; 59:24-83; as amended, 59:81, carried, 23; report to House with amtds., 59:81, agreed to, 23

Clause 1, 58:13, stood; 59:81, carried, 23

Clauses 2 and 3, 58:13, carried, 3

Clause 4, as amended, 58:13-4, carried, 3

Amdt. (Gray), 58:13-4, agreed to, 3

Clauses 5 and 6, 58:14, carried, 3

Clause 7, as amended, 58:14-5, carried, 3-4

Amdts. (Gray), 58:14-5, agreed to, 3-4

Clauses 8 and 9, 58:15, carried, 4

Clause 10, as amended, 58:15, carried, 4

Amdt. (Belsher), 58:15, agreed to, 4

Clause 11, as amended, 58:15-20, carried, 4-5

Amdt. (Gray), 58:15-9, agreed to, 4-5

Amdt. to amdt. (Benjamin), 58:20, negated by show of hands, 5

Reconsideration, agreed to, 58:5

Clause 12, as amended, 58:20-5, carried, 5-6

Amdt. (Belsher), 58:20, ruled out of order, 5

Amdt. (Brightwell), 58:20-4, agreed to, 5-6

Amdt. (Brightwell), 58:24-5, agreed to, 6

Clause 13, as amended, 58:25-9, carried, 6-7

Amdt. (Belsher), 58:25-7, ruled out of order, 6

Amdt. (Belsher), 58:27, agreed to, 6

Amdt. (Benjamin), 58:27, ruled out of order, 6-7

Amdt. (Benjamin), 58:28-9, agreed to, 7

Clauses 14 and 15, 58:29, agreed to, 7

Clause 16, as amended, 58:29-36, carried, 7-8

Amdt. (Belsher), 58:29, agreed to, 7

Amdt. (Benjamin), 58:30, agreed to, 7-8

Amdt. (Gray), 58:30-1, agreed to, 8

Clause 17, 58:36, carried, 8

Clause 18, 58:36-9; as amended, 59:24-33, carried, 11-2

Amdt. (Robichaud), 59:24-9, agreed to, 11

Railway Safety Act (Bill C-105)—Minister...—Cont.

- Clause 18—*Cont.*
 Amdt. (Belsher), 59:29, agreed to, 11
 Amdt. (Robichaud), 59:29-32, negated by show of hands, 12
 Amdt. (Benjamin), 59:32-3, negated by show of hands, 12
 Clauses 19 and 20, 59:33, carried, 12
 Clause 21, 59:33-7, carried, 12
 Amdt. (Benjamin), 59:33-7, negated by show of hands, 12
 Clauses 22 and 23, 59:37, carried, 12
 Clause 24, as amended, 59:37, carried, 12-3
 Amdt. (Robichaud), 59:37-41, agreed to, 12
 Amdt. to amdt. (Benjamin), 59:39, withdrawn, 12
 Amdt. (Benjamin), 59:41-2, negated by show of hands, 13
 Clause 25, 59:43, carried, 13
 Clause 26, as amended, 59:43, carried, 13
 Amdt., 59:43, agreed to by unanimous consent, 13
 Clause 27, 59:43-5, carried, 13
 Amdt. (Benjamin), 59:43-5, negated by show of hands, 13
 Clauses 28 to 30, 59:45, carried severally, 13
 Clause 31, as amended, 59:45-6, carried, 13-4
 Amdt. (Brightwell), 59:45-6, agreed to, 13-4
 Clauses 32 to 34, 59:46, carried, 14
 Clause 35, as amended, 59:46, carried, 14-6
 Amdt. (Benjamin), 59:46-8, withdrawn, 14-5
 Amdt., as amended, 59:46-53, agreed to by unanimous consent, 15-6
 Amdt. to amdt. (Robichaud), 59:49-53, agreed to, 15
 Amdt. (Benjamin), 59:53-4, withdrawn, 16
 Clauses 36 and 37, 59:54, carried, 16
 Clause 38, new clause, M. to add (Benjamin), 59:55-7, negated by show of hands, 16
 Clauses 38 to 40, 59:57, carried, 16
 Clause 41, as amended, 59:57-60, carried, 16-7
 Amdt., 59:58, agreed to by unanimous consent, 16-7
 Amdt. (Clifford), as amended, 59:59-60, agreed to, 17
 Amdt. to amdt., 59:57-8, agreed to by unanimous consent, 17
 Clauses 42 and 43, 59:60, carried, 17
 Clause 44, as amended, 59:60-9, carried, 17-8
 Amdt. (Gray), as amended, 59:60-9, agreed to, 18
 Amdt. to amdt. (Benjamin), 59:60-9, agreed to, 18
 Amdt. (Gray), ruled out of order; as amended, 59:68-9, agreed to, 18
 Amdt. to amdt., 59:69, agreed to by unanimous consent, 18
 Clause 45, new clause, M. to add (Benjamin), 59:69-72, withdrawn, 18-9
 Clauses 45 to 48, 59:72, carried, 19
 Clause 49, as amended, 59:72, carried, 19
 Amdt. (Robichaud), 59:72-3, agreed to, 19
 Amdt. (Robichaud), 59:73-6, negated by show of hands, 19
 Clause 49, new clause, M. to add (Benjamin), as amended, 59:76-9, carried, 19-20
 Amdt. (Angus), 59:77, agreed to, 19-20

Railway Safety Act (Bill C-105)—Minister...—Cont.

- Clauses 49 to 54, new clauses, M. to add (Benjamin), 59:77-9, negated by show of hands, 20-1
 Clause 50, 59:79, carried, 21
 Amdt. (Robichaud), 59:79, negated by show of hands, 21
 Clauses 51 to 111, 59:79, carried, 21
 Clause 112, as amended, 59:79-80, carried, 21-2
 Amdt. (Clifford), 59:79-80, agreed to, 21-2
 Clauses 113 to 115, new clauses, M. to add (Taylor), 59:80-1, carried, 22
 Clause 113, as amended, 59:81, carried, 22
 Amdt. (Clifford), 59:81, agreed to, 22
 Clause 114, as amended, 59:81, carried, 23
 Amdt. (Taylor), 59:81, agreed to, 23
 Clauses 115 and 116, 59:81, carried, 23
 Reprint, as amended, 59:81, agreed to, 23
 Title, 59:81, carried, 23
 References, 6:15; 11:7; 31:36
 Amendments, Minister accepting, 49:5
See also Orders of Reference; Reports to House—Fourth
- Railway supply industry, 15:75-6**
See also Canadian Railway Supply Industry
- Railways**
 Ability to manage business, 12:48-9; 14:34, 46; 22:28; 27:71; 28:16
 Accidents/incidents
 Employee statements, confidentiality, 50:12, 30-2
 Factors, 53:29-30
 Information, exchange, union access, etc., 51:37
 Level crossings, 52:17-8
 Atlantic provinces, 32:33
 Branch line abandonment, 2:43-4, 51; 11:22, 34; 12:16-7, 32-4; 13:8, 15, 34-5, 40-1, 49, 93; 14:23-4, 27-8; 15:42-3, 65, 72-4; 16:6; 17:71; 18:34, 51, 58, 122, 132, 175; 19:27-8, 105, 118; 20:20, 29-30, 40-1; 21:8, 20, 22-3, 46, 49; 23:42, 51; 25:63; 26:40; 28:25, 37-8, 54, 97-8, 129, 134; 29:117, 138-42; 30:34, 45-8; 35:113-5; 36:76-7, 85-6; 50:53
 Assets, sale, net salvage value, 26:85, 92, 94-7, 101; 32:37-9, 42
 Atlantic provinces, 26:95-7
 Committee studying, 1:15-6
 Costs, additional, compensation to producers, 20:23-9; 26:29, 98-101
 Criteria, 27:50-1
 Freight only, passenger service transfer to VIA Rail Canada Inc., etc., 32:36-7, 39; 36:77, 93-4, 97-8
 Government taking over abandoned lines, 30:28; 31:43; 36:91
 Grain-dependent lines, 19:8, 59; 20:7, 14-5, 21-2; 27:84-5
 Moratorium, 30:45, 47; 35:76; 36:79-83, 89-90, 96
 Off-line shippers, subsidies, 27:10; 28:140; 32:40-2
 Operation, continued, public tenders, 36:91
 Plans, reporting to Parliament, 32:46
 Prince Edward Island, 27:83-5; 28:109, 112-3, 115
 Representations, provincial or municipal, 36:85-7
 Sale to private interests, short-line use, CNR Stettler, Alta., subdivision trial, etc., 17:43-9; 21:49-50, 61-2, 132-3; 27:10; 28:63, 102, 105-6; 29:140-1; 30:45, 47-8, 50; 32:33-6, 39; 36:78, 92; 63:23-4
 Terra Transport, status, 26:10, 21, 28-30, 32, 35-6, 50, 99
 Third party applications, 31:38-9

Railways—Cont.

Branch line abandonment—*Cont.*

Transfer procedure, 36:142-3

Branch line rehabilitation, Mossbank, Sask., subdivision, expenditures, 60:12-4; 62:11-3; 63:13-4

Capital, 13:11; 29:133, 136

Captive shippers, 13:18-9, 87, 93; 14:34-5, 45, 79-80; 15:67, 72; 16:85; 17:75; 18:24-5, 28-9, 123; 19:14-5, 28-9, 36-7, 40, 58, 110, 112, 114; 20:63, 72, 79-80, 87, 90-1; 22:34; 25:12, 31-2, 38-40, 48; 27:20, 54, 130, 139; 29:78-9, 125-7, 134, 155, 157-9; 30:14, 50, 53-4

Commuter traffic, 2:26-7

Competition, 11:31-2, 34; 12:6-8, 10, 20-1; 17:71; 18:129, 131, 151; 19:113; 20:76-7; 21:46; 22:21-2, 28; 24:42; 25:44-6, 63-4, 68-9, 97; 27:22, 150; 28:60; 29:80-7, 95, 98, 101-3, 171, 176; 30:16, 33-4

Costs, 12:83-5; 13:45-6, 96; 15:77-8, 80, 85, 87; 16:84; 18:51, 131; 20:22, 36-7; 21:9; 23:39, 41-2; 25:63-4, 92; 26:72-5; 29:121, 125, 136, 156, 167; 30:9, 43; 36:73

Peat, Marwick and Partners study, 29:101-2, 104-5, 110-1

Deregulation, 16:82; 18:175-7; 19:66; 25:70, 72; 26:49-50; 27:150; 29:170-1; 49:20

Effects, review, 32:45

Employment effects, 18:97; 21:57-8; 23:75; 25:53-5, 93-5; 28:54, 101, 119; 29:142-3

Financial effects, 25:32-6, 40-1; 28:129

Marketing services, 60:11

United States comparison, 25:50-1; 29:79-80, 118-26, 129-30, 134-8; 30:42, 53-5, 57

Efficiency, innovation, 25:66-8; 29:171

Employees

Accident records, 57:38

AIDS, testing, 51:16-7

Assistance programs, 50:32-3, 50, 56, 68, 70; 51:37-8, 40-1; 53:12, 15, 19, 28, 31, 33-5; 55:45-6, 83; 56:42-3; 57:8; 59:24-7, 53-4, 69-72

Cost, 56:46-7

Priorities, 56:39

Professionalism, standards, 56:38-9, 47

See also Canadian Labour Congress—Union

Counselling Program; Canadian National

Railways—Employee assistance program; Canadian

Pacific Railway—Employee assistance program;

Railways—Employees, Drug and alcohol abuse; VIA

Rail Canada Inc.—Employees

Convicted of criminal offence, dismissal, 51:28-9, 40, 43, 45-6

Drug and alcohol abuse, testing, rehabilitation programs, etc., 47:10-2, 15-6, 24; 49:34-5; 50:9, 16-26, 43-4, 48-50, 55-6, 61, 65, 67-9, 71; 51:10-2, 18, 29, 40; 53:4-5; 55:7, 46, 68-70, 75-6, 79-82; 58:36-9

Accuracy, reliability, 56:12-3, 39, 42-4

Breathalyzer tests, 51:22-4

Committee making recommendations to Minister, 57:7-9; 59:27-8, 82

Counsellors, volunteers, 56:40, 46

History, 55:56-8

Impaired operation of trains, Criminal Code provisions, 51:44-5; 56:5

Mandatory testing, Canadian Labour Congress position, 53:21-36

Ontario, RIDE program, comparison, 53:30-2

Railways—Cont.**Employees—Cont.**

Drug and alcohol abuse, testing...—*Cont.*

"Operation Redblock", CSX Rail Transport program, 53:7, 13; 55:56, 58-70, 76-83, 85-8; 56:41-2, 48

Pre-employment testing, 56:10, 13; 57:23-7; 59:32-3

Prescription medication, 55:67, 74-5; 56:14

Railway Employee Assistance Project, United Transportation Union study, 56:37-8, 47, 51

Random testing, 55:65-6, 85; 56:25-6, 41, 48-51; 59:25

Rule "G" use, 53:7-13, 15; 55:57-8, 61, 77, 85-6; 56:40, 50

Statistics, 55:86-7

United States comparison, 53:16; 56:43-4

See also Reports to House—Fifth

Licensing, 51:39, 41-2, 44-5; 56:10-2

Medical examinations

Audiometric standards, 57:27; 59:29, 55

Confidentiality, use in disciplinary hearings, etc.,

47:8-9, 22-4; 51:9-12, 17, 20-2, 25-8, 34-6,

39, 42, 46-7; 53:16, 19-20, 28; 55:71-4, 83-5; 56:5-18, 20-6; 57:36-8; 59:46-53

Health standards, 59:53-4

Mandatory, 59:53-4

Stress factors, 51:9; 53:4-7; 55:87-9; 56:45; 59:32

Work schedules, 47:10, 14-5; 53:18, 29-30; 55:87

Engineering standards, 57:15; 58:14-5

Engineering works, inspection, responsibility, 58:15-20

Environment, protection, 49:31-2

Essential services, imposed public duties, etc., 12:15, 24-5, 28;

14:67; 17:83; 19:42, 59; 21:10, 21-2; 26:38-9, 41; 27:10;

29:83, 97-9, 164; 30:30; 31:42-3; 32:7

Subsidizing, 13:95, 100-4, 106

Financial crisis, losses, 1:20-1; 12:6, 75-6; 13:25; 16:14-5, 72-3;

17:71, 74; 18:18-9, 122, 130; 21:45-7; 25:31-2, 57, 60-2,

92, 96-7; 29:134-5, 171-2; 30:9, 33, 37; 31:11

Freight movement, owned/shipper-leased cars, 12:82-3

Freight service

Cabooses, eliminating, 12:4; 17:71; 18:51, 99; 19:30-1;

21:101; 29:89, 167; 49:33; 52:15-6; 53:6; 54:24-5

Cars, contents, designating, 55:54-5

Engines, second qualified engineer in crew, 53:5-6, 13-4, 17-8

Grade separations, 49:25-8

Construction, government grants, 50:11-2, 15, 42-3, 59;

52:11-2, 15, 17-8, 22-5, 31; 54:8-11, 15, 17, 24;

55:7-9, 19-23, 26-9, 31-4; 57:18-23; 58:24-9

Grain transportation, 13:33; 30:46

Infrastructures, 26:39-40, 42-3; 28:123; 29:164; 30:48; 31:43

Intermodal services, charges, 13:12-3; 27:23, 37, 40, 71-3, 110;

29:83, 86-7, 105, 163, 168; 31:12, 38; 32:22; 35:121-3,

194-6; 36:137, 139

Interswitching, 11:7; 12:12, 23-4, 40, 71-3; 13:15, 25-6, 38-9,

41-3, 51-2, 93; 14:49-50, 62, 65, 76-7, 113-4; 15:65, 73-4;

17:70; 18:19, 26-7; 20:82; 22:36-7; 24:48; 25:73;

27:20-1, 30; 29:62, 116, 167, 186; 30:33, 40; 31:11-2;

32:28-33; 35:198-200; 36:61-8

Joint routes, 20:81; 21:26, 95; 24:31-2

Jurisdiction, 32:33-7; 52:22

Labrador, roll on-roll off trains, 26:65

Land

Adjacent, use and access, 50:11; 52:12, 23-4; 54:11-2;

55:9-10, 12, 14-6; 57:30-1; 59:41-2

Railways—Cont.

- Land—Cont.**
- Expropriation powers, 52:6; 55:39
 - Rights-of-way
 - Construction approaching, 55:37
 - Weed control, pesticides use, 59:37-41
 - Trespassing, controlling, fences, 55:23-4
 - Upkeep, weed control, etc., 55:21
 - Layoffs, 21:58-9; 23:67; 25:26, 63
 - Level crossings, 6:13-4; 18:76-81; 49:11-2
 - Barrier arms, 49:32-4; 54:19-20
 - Blocking, 49:29, 33; 52:12; 55:13
 - Signal devices, 49:28-30
 - See also* Railways—Accidents/incidents
 - Liability, limits, 55:12; 57:42
 - Line works, operation, environmental impact assessment, 59:29
 - Lines, intra-provincial, 29:10, 12
 - Main lines, transferring to provinces, 32:40
 - Manitoba, 21:7
 - Mergers and concentrations, 28:119
 - New construction, 57:16-8
 - New Westminster, B.C., congestion, 54:4-8, 12-3, 15-9, 26
 - Operational changes, Minister/unions, prior notification, 51:38-9, 43
 - Operations, rights of way fires, 54:12
 - Paperwork burden, 16:81-2
 - Passenger service, survey, 2:8-9
 - Potash, transportation, 12:82-3
 - Productivity, 17:47
 - Profitability, 20:77-9
 - Protection, 15:86-7
 - Railway equipment, defining, 53:9-10
 - Rationalizing, alternative services, 1:21; 12:62; 16:11-2; 17:42; 19:8; 20:44-6, 78, 101; 25:51; 27:22-3; 28:16, 18-9, 134; 63:21-2
 - Regulations, updating, 19:70; 50:8; 52:13, 29; 54:8, 11, 13-4
 - Relocation, 52:16-22, 26-32; 54:13, 17, 19, 23-5, 27-9
 - Federation of Canadian Municipalities position, 55:11
 - Regina, Sask., 52:6-10, 13-4, 20, 25-7, 31-3
 - Vancouver, B.C., Vancouver Rail Access Study, 54:21-2, 27
 - See also* Railway Relocation and Crossing Act
 - Remote areas, 30:44-5, 48-51
 - Repair shops, 25:13, 28
 - See also* Canadian National Railways—Moncton, N.B.—Pointe St. Charles, Que.—Transcona, Man.
 - Revenue contributions, 25:48-50, 61
 - Revenue freight, statistics, 17:38
 - Revenue loss, 50:56-7
 - Roadbed/operations/marketing, separating, 27:124-5
 - Rolling stock, 15:76, 82
 - Inspections, carmen/train crews performing, 19:69-73; 21:97-100; 26:42-4; 27:44; 28:98-100; 30:20-1; 47:25; 49:35; 50:50-1
 - Leasing from United States railways, 15:81-2, 84-5; 21:56; 25:13; 27:114-5; 28:101-5, 128; 29:90
 - Placement, 30:34-5, 39
 - Shipper-owned/leased, 19:115; 30:15-6, 18-20; 56:28-9; 58:13-4

Railways—Cont.

- Safety, 12:11, 34; 18:99; 19:107; 21:92-4, 133; 25:55-6; 26:42; 27:42-4; 28:98-100, 106; 29:122-3, 130-1, 144; 30:18-9
 - And economic regulation, separating, 47:9; 49:7; 50:67; 55:7, 13, 16-7, 42-3; 56:31-2, 34; 57:13, 28-9
- Commissioner, appointing, 55:36, 39, 42, 46-7
- Consultative committee, members, 50:12, 53-4, 60; 51:6-9, 15-6, 36; 52:30, 34; 53:9, 38; 54:12, 15; 55:10-1, 16, 24-6, 29-30, 39-40, 44, 50-3; 56:28-9, 33; 57:6-7, 39; 59:60-8
- Defects, identifying and reporting, 19:71
- Defining, 57:19
- Devices, 50:51, 61-2; 51:6
- Directives, employees, notifying, 57:35-6
- Expenditures, 27:42, 46; 55:79-80
- Foisy report recommendations, 50:33-4, 52
 - Committee study, 47:6-33; 49:13
- France, comparison, 47:19-22
- Hazardous products, controls, densely populated areas, 6:14; 14:51-2
- Horns, blowing, regulations, 63:22
- Hours of rest, regulations, 47:7, 14; 50:33-4, 52-3
- Infractions, penalties, 47:31; 49:24, 30-1; 50:36-7; 51:14-5, 19-20, 24-5, 39-40; 55:53; 57:6, 39; 59:57-60
- Inspectors, powers, etc., 47:17, 28; 49:22-3; 50:10, 13-5, 26-9, 41, 43-7; 54-5, 60, 63-4, 69; 51:39; 55:43-4; 56:29-31; 57:31-5; 59:43-6
- Jurisdiction, 47:16-7; 49:7-9, 17-20; 50:27-8, 58; 51:12-4; 55:13-4, 36-8, 40; 58:30-1
- Legislation, 6:14; 49:10-1; 59:79
- Locomotive cabs, ergonomic factors, 50:52
- MacGregor, Man., derailment, 47:32
- Managers, etc., not under collective agreement, liability, 51:47-8
- Messages from dispatcher, verbatim repetition, 50:35
- Minister, powers, 51:12-3; 56:29-31
- Ministerial decisions, expediting, 50:10-1, 42, 59-60, 66; 55:46-8; 57:16, 40-1
- Mississauga, Ont., CP Rail derailment, Nov. 10/79, 47:32
- Oral notification of train meets, 47:8, 12-4, 17-8
- Performance standards, 50:40-1
- Policy, statement requested, 50:59
- Priority, 47:20-1, 26-8; 50:39; 55:16-8, 36, 48-50, 54, 79, 85; 56:28, 35-6; 57:11-4; 59:76-7
- Public safety, responsibility, 58:21-3, 31-6
- Record, 49:7
- Reducing, cost-cutting measure, 51:4-6
- Regulations, 49:20-5; 50:40, 59-63, 65-6; 51:8, 51:27-9; 56:29-31, 34; 57:27-30; 59:72-9, 81
 - See also* Railways—Uniform Code of Operating Rules
- Regulatory agency, 19:30
- Reset devices, event recorders, etc., installation in locomotives, 47:7-8, 19-20, 22-3, 25; 51:36-7
- Trains, persons controlling, defining, 51:30-4
- Unsafe equipment, worker's right of refusal to use or certify as safe, 21:57; 27:44-5; 47:26-7; 50:33; 59:55-7
- United States, comparison, 25:65-6, 38
- Whistles, use, 54:20
- Security, goods subject to search, 50:11, 29-30, 41-2, 47-8, 51-2, 62, 70; 57:38-9
- Self-regulation, 51:41
- Service, maintaining, 13:6-7; 19:67

Railways—Cont.

- Structures, etc., construction or alteration, **50:9**, 39-41, 53, 55
 Subsidiaries in United States, **18:23**
 Subsidiaries, **16:75**; **26:51**; **27:46-7**; **28:115**; **29:123**, 137-8, 147-8, 153
 Tariffs, **32:21**; **35:170**; **36:101-2**, 104, 140-1
 Tax incentives, **15:77-8**
 Technological change, **12:8-10**; **49:11**; **50:58**
 Terminal running rights, **11:7**; **12:12**; **13:52**, 93; **14:49**, 62, 65; **17:53**, 70; **18:57**, 74; **19:42**, 50; **20:37**, 68, 75, 99; **21:132**; **25:73**; **27:51-2**; **29:116**; **30:33**, 40; **32:26-8**; **33:40-1**; **35:198-200**
 Traffic
 Commuter, **2:26-7**
 Diversion over United States lines, **12:69**; **13:16-7**, 21-2; **14:46-7**, 60-1; **16:70-1**, 83-4; **18:59-61**, 97, 143-4; **19:74-5**, 93-4, 115-6; **20:9-10**, 43, 60, 62, 69-70; **21:57-8**; **23:82-4**; **27:131**; **28:65-6**; **29:110**, 152-3; **35:169-70**, 178
 Uniform Code of Operating Rules, **49:21-2**; **50:34-5**; **57:29**; **59:33-7**
 United States
 Advantages in transborder traffic, **12:22-3**, 30-1, 71-7; **13:11**, 21-2, 25, 30-4, 36-7, 40, 52-3; **14:72-3**; **15:87-8**; **16:70-1**, 74-6; **17:34-5**, 52-3; **18:19**; **20:44**, 78; **21:49**, 103, 132; **22:37-9**, 81, 83; **24:46**; **25:10**, 16, 35, 52, 59-63, 67-9; **27:45**, 52-4, 102; **29:95-8**, 104, 108-10, 139, 141-2, 163; **30:9**, 56-7; **35:113-4**; **36:65-72**
 Conrail, privatization, **19:104**; **28:60**
 Consolidation, **20:77-8**
 Costing methods, **25:96**
 Government assistance, **25:58-9**
 Mileage in Canada, **12:31**
 Taxes, **25:41-2**; **29:110**
 Wages and salaries, United States comparison, **12:83**
 Western provinces, double-tracking, **25:26**
 Yard limits, signs/signals, **47:29-30**
 See also British Columbia Railway; Canadian National Railways; Canadian Pacific Railway; Quebec North Shore and Labrador Railway; VIA Rail Canada Inc.
- Ramm, Gordon C.** (Board of Trade of Metropolitan Toronto)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **29:3**, 56-8, 60-2
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **29:3**, 56-8, 60-2
- Ranger, L.** (Transport Department)
 Transport Department estimates, 1988-1989, main, **60:4**, 27
- REAP** see Railway Employee Assistance Project
- Regan, D.G.** (Canadian Railway Supply Industry)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **15:4**, 75-6, 80, 83, 86-9; **29:4**, 162-5
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), **15:4**, 75-6, 80, 83, 86-9; **29:4**, 162-5
- Regional development** **33:24-6**
 See also Transportation industry—Role
- Regina, Sask.** see Railways—Relocation; VIA Rail Canada Inc.; Witnesses
- Reid, Joe** (PC—St. Catharines)
 Air Canada, **6:34**
 Annual Report, 1987, Capital Budget, amended, 1987, **61:22-3**, 38
 Air transport, **11:32**; **13:86-7**; **15:59-60**, 63; **16:54-5**; **17:26**; **18:147-9**; **21:128-9**; **22:36**; **23:22-3**; **31:29**; **32:7**; **41:11-2**
 Aircraft, **23:11**; **32:17**
 Airports, **6:35-6**; **38:79**; **61:40**
 Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal 3, construction, lease, etc., Committee study, **46:27**
 Management and ownership, Committee study, **39:21**; **41:9-12**, 14-5, 19-20, 31-2
 Automotive industry, **24:48-50**
 Bus transport, **32:56-7**
 Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, **7:13-4**, 27-8, 39-43, 49, 54; **8:28-30**, 77; **9:15-8**, 21
 Canadian Coast Guard, **38:81-3**
 Canadian National Railways, **6:34-5**; **11:33-4**
 Annual Report, 1987, **63:22**, 31
 Canadian Pacific Air Lines Ltd., **16:53-4**
 Canadian Pacific Railway, **13:36**, 47; **42:11**; **53:12**
 Canadian Pool Car Operators Association Inc., **30:42**
 Chemins de fer Québec-Abitibi et Côte-Nord centrale, Les, **15:48**
 CNCP Telecommunications, **63:25**
 Coal, **7:13**; **13:99-100**; **29:93**
 Fertilizer, **17:33**
 Forest industry, **27:33**
 Freight rates, **12:34-5**, 64-6; **13:34**, 100; **17:33**; **18:29-30**, 54-6, 126-7; **19:46**; **20:72-3**; **22:34-5**; **24:50**; **26:85-6**; **27:20**, 92; **29:55-6**; **30:15**; **32:12**, 24-5; **63:23**
 Grain, **45:58-60**, 62, 76
 Grain elevators, **4:18**
 Grain transportation, **4:40**; **20:26**; **42:15**, 32-3, 64, 75-9, 86-8; **43:12**, 24
 Great Lakes Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, **5:37-43**, 48
 Icebreakers, **6:36**
 Inland Water Freight Rates Act, **36:132**
 Laurentian Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, **5:29**
 Marine transport, **36:106**
 Methanol, **19:40**
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), **11:32-5**; **12:31**, 34-5, 63; **13:34-9**, 47, 86-7, 99-100; **15:14-7**, 31, 48, 59-60, 63, 73-4, 85; **16:53-5**; **17:17**, 26, 33-4; **18:28-30**, 54-6, 70-2, 95, 126-7, 147-9; **19:19-20**, 40, 46, 55-6, 101; **20:26-8**, 55-6, 72-3, 96, 109-11; **21:27-8**, 79, 100-2, 127-9; **22:33-6**; **23:11**, 22-3, 84; **24:28**, 48-50, 52; **25:15-8**, 65-9, 83; **26:85-6**, 89; **27:20-1**, 32-3, 40, 91-3, 106-7, 143-5; **28:18**, 115-6, 122-3; **29:13-4**, 46, 55-6, 92-4, 117, 153; **30:14-7**, 42-3, 56; **31:28-9**; **32:4-5**, 24-5, 29-30, 32, 35, 37, 41-2, 45-6, 55-7; **33:26**; **36:159**, 166, 178-80, 182

Reid, Joe—Cont.

- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:32-5; 12:31, 34-5, 63; 13:34-9, 47, 86-7, 99-100; 15:14-7, 31, 48, 59-60, 63, 73-4, 85; 16:53-5; 17:17, 26, 33-4; 18:28-30, 54-6, 70-2, 95, 126-7, 147-9; 19:19-20, 40, 46, 55-6, 101; 20:26-8, 55-6, 72-3, 96, 109-11; 21:27-8, 79, 100-2, 127-9; 22:33-6; 23:11, 22-3, 84; 24:28, 48-50, 52; 25:15-8, 65-9, 83; 26:85-6, 89; 27:20-1, 32-3, 40, 91-3, 106-7, 143-5; 28:18, 115-6, 122-3; 29:13-4, 46, 55-6, 92-4, 117, 153; 30:14-7, 42-3, 56; 31:28-9; 32:4-5, 24-5, 29-30, 32, 35, 37, 41-2, 45-6, 55-7; 33:26, 40, 45-6; 36:66, 84-5, 89-90, 106, 122, 132
- National Transportation Agency, 31:28-9; 32:8
- National transportation safety code, 19:20; 20:109-10; 21:28, 101; 27:92, 143; 31:29
- Pilotage, 5:29, 37-9, 43
- Potash, 29:94
- Potatoes, 28:116
- Procedure and Committee business
 - Agenda, 47:33
 - Bills, 32:4-5, 7-8; 36:180, 182
 - Briefs, 40:24, 29-30
 - Business meetings, 39:7-8; 40:40-1
 - Documents, 8:77; 18:147
 - M., 37:9
 - Meetings, 3:35; 38:101
 - Orders of Reference, 38:16-7
 - Printing, minutes and evidence, 2:24
 - Questioning of witnesses, 2:18; 3:37; 8:42; 16:11; 17:17; 18:95; 40:12, 21-2; 42:47-8
 - Quorum, 63:34
 - Subcommittee, establishing, 6:5
 - Travel, M. (Ouellet), 6:7
- Quebec North Shore and Labrador Railway, 29:13-4
- Railway Safety Act (Bill C-105), 50:24-6; 51:28-30, 36; 53:11-5, 30-2; 55:75-7
- Railways, 2:26-7, 51; 12:31, 34; 13:35-40; 15:73-4, 85; 18:28, 30; 19:40; 20:26-8, 72; 22:34; 23:84; 25:65-8; 27:20-1; 28:18; 29:117; 30:14-6, 43; 32:29-30, 32, 35, 41-2; 36:66, 84, 89-90; 50:24-6; 51:28-30, 36; 53:11-5, 30-2; 55:75-7; 63:23-4
- References, 25:24
- Ridley Terminals Inc., 7:14, 27-8, 39-44; 8:30; 9:15-8, 21
- St. John's Port Corporation, 8:28
- St. Lawrence Seaway, 5:39-40; 29:153; 42:15-8, 29-31, 39, 61; 43:9-10, 12, 22-5
- St. Lawrence Seaway Authority
 - Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 3:9-11, 35-8, 40-1; 4:16-21, 34, 40; 42:11, 15-8, 29-33, 39, 47-8, 59-64, 75-9, 86-8; 43:9-10, 12, 21-5
 - Capital and Operating Budgets, 1986-1987, Corporate Plan, 1986-1991, 3:7-11, 35-8, 40-1
- Shipping industry, 4:19
- Thacker, references, 32:6
- Transport Department
 - Annual Report, 1984-1985, 6:34-6
 - Estimates, 1987-1988, main, 38:79-83, 101
- Transportation industry, 11:35; 12:63; 15:31; 21:27-8, 100-2; 22:34-5; 25:16-7; 27:40; 28:18, 122-3; 29:92-3; 30:14; 33:26
- Trucking industry, 15:15-7, 32; 18:71-2; 19:19, 55-6; 24:49; 25:18; 27:91-3, 143-5; 30:42, 55; 36:159, 178-9
- Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 37:9, 11, 14-5; 38:16-7, 20

Reid, Joe—Cont.

- VIA Rail Canada Inc., 2:18, 26-9, 50-3; 38:79-81
- Welland Canal, 3:7-9
- Repap Enterprises Inc.**, 27:146-9, 152-3
 - See also Miramichi Pulp and Paper Company
- Reports to House**
 - First, National Transportation Act (Bill C-18), with amendments, 36:3-23
 - Second, Motor Vehicle Transport Act (Bill C-19), with amendments, 36:24-8
 - Third, trip to Europe, 45:3-31
 - Fourth, Railway Safety Act (Bill C-105), with amendments, 59:3-10
 - Fifth, railways, employees, drug and alcohol abuse, with recommendations, 60:3
- Research and development** see Canadian Coast Guard
- Reservation systems** see Air Canada—Tickets; Air transport—Computer reservation systems; Wardair
- Reserve computer system** see Air Canada—Tickets
- Retail Council of Canada** see Witnesses
- Richards, K.** (Canadian Manufacturers Association)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:4, 69-71, 73, 75
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 69-71, 73, 75
- Riche, Nancy** (Canadian Labour Congress)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:3, 5-9, 12-3, 17-26, 30
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:3, 5-9, 12-3, 17-26, 30
- RIDE program** see Railways—Employees, Drug and alcohol abuse
- Ridley Island, B.C.** see Ridley Terminals Inc.
- Ridley Terminals Inc.**
 - Bank loan, 9:24-5
 - Cash flow, Fednav Ltd. call entitlement, 8:53
 - Delivery contract, 5 million tonnes, 9:17, 19
 - Directors, 9:23; 10:15
 - Ridley Island coal terminal
 - Capacity, 9:21-2
 - Cargoes, alternatives, 9:15, 21; 10:7
 - Construction and operation, Canada Ports Corporation contract with Fednav Ltd., 7:6-10, 12-3, 22-8, 32-5, 37-8, 40-1, 51-2, 54-6; 10:6, 19; 38:25
 - Canada Ports Corporation buying out Fednav Ltd., 7:7, 14-22, 25-7, 36; 8:13-9, 22-7, 41-5, 49-63, 70; 9:24, 28; 10:6-7, 15-9; 38:62-3
 - Consortium, collapse, 7:39-44; 9:8, 10; 10:18
 - Fednav Ltd. costs, 10:21-2
 - Garvey, Bruce, involvement, 9:17-8
 - Negotiations, persons involved, 7:29, 37, 39, 47-9; 8:19-22
 - Pre-engineering studies, 7:23; 9:5-10, 12, 18-9; 10:7-13
 - Teck Corporation and Quintette Co. Ltd. involvement, 7:11
 - Operating agreement, 9:12-4; 10:12-3

Ridley Terminals Inc.—Cont.Ridley Island coal terminal—*Cont.*

Profitability, viability, 8:31-2; 9:14-6, 20-1; 10:5, 9, 18
Throughput charges, 7:40, 44-6, 52; 8:13, 63-4; 9:12, 15;
10:4-5

See also Witnesses

Riley, John (Federal Railroad Administration)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 118-24,
130-2, 135-8, 140-4

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 118-24,
130-2, 135-8, 140-4

Ritchie, R.J. (Canadian Pacific Railway)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 13:3, 9-19,
21-2, 25-6, 28-32, 36-9, 41, 43-5, 47, 49-50, 52; 29:4, 100-9,
111-5

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 13:3, 9-19,
21-2, 25-6, 28-32, 36-9, 41, 43-5, 47, 49-50, 52; 29:4, 100-9,
111-5

Rivard, Guy (Chambre de commerce de Montréal, La)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 177-8

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 177-8

Roads *see* Highways and roads**Roberge, Jean** (Association des mines et métaux du Québec)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 44-51

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 44-51

Roberts, Athol (Canadian Medical Association)

Railway Safety Act (Bill C-105), 56:3-5, 13

Roberts Bank, B.C. *see* Coal—Shipment**Robichaud, Fernand** (L—Westmorland—Kent)

Air Canada, 13:84-5; 38:61; 60:19, 24

Annual Report, 1987, Capital Budget, amended, 1987,
61:7-10, 29-32, 46

Air transport, 17:64; 18:39, 156-7; 21:123; 29:73; 39:45-6;
40:17-8; 41:9, 29-30; 60:36-7; 61:32, 46

Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:29-32, 45, 57, 59

Airports

Construction, security, Committee study, 62:29-32, 43-5,
57, 59

Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal
3, construction, lease, etc., Committee study, 46:25-6

Management and ownership, Committee study, 39:28,
35-7, 45-7; 40:17-8, 27, 33, 40-1; 41:8-9, 28-30

Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 8:34-5

Canadian National Railways, 8:35; 11:14, 35-6; 12:50; 28:12,
27-31, 89-91, 130-2; 31:32; 38:43-4; 40:40

Annual Report, 1987, 63:31-43

Moncton, N.B., shops, layoffs, CGE purchase proposal,
etc., 60:16-7

Committee study, 48:24-6, 28-30, 35, 41, 43-5

Canadian Wheat Board, 42:70

Crown corporations, 38:61

Fishing vessels, 38:61

Freight rates, 16:82; 18:52; 19:28-9, 117; 20:43, 62-3, 87; 32:21,
24; 35:171-2, 185-7; 36:62

Grain, 42:70

Grain transportation, 20:25; 21:48

Robichaud, Fernand—Cont.

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:10-5, 35-6,
48-9; 12:49-51; 13:84-6; 15:9-11, 42-3, 73-4, 86; 16:11, 65-7,
82; 17:64, 73; 18:10-1, 34, 39-40, 52-3, 58, 63-6, 75-6, 85-7,
107-8, 116-7, 124, 133-5, 150-1, 156-7, 176-8; 19:13-4, 28-9,
40, 43, 52-3, 64, 72-4, 82-3, 99-100, 112, 117, 128; 20:16-8,
25-6, 41, 43-4, 53-5, 62-3, 65-6, 70-1, 76-7, 87-8, 107;
21:12-4, 38-9, 47-8, 55-6, 66, 78, 89-90, 98-9, 120, 123,
147; 28:12-4, 27-9, 31-2, 57-8, 89-91, 103-4, 120-1, 125-6,
130-2, 137; 31:30-3; 32:9, 21, 23-6, 28-30, 33-4, 37, 49;
33:19-21; 36:182-3

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:10-5, 35-6,
48-9; 12:49-51; 13:84-6; 15:9-11, 42-3, 73-4, 86; 16:11, 65-7,
82; 17:64, 73; 18:10-1, 34, 39-40, 52-3, 58, 63-6, 75-6, 85-7,
107-8, 116-7, 124, 133-5, 150-1, 156-7, 176-8; 19:13-4, 28-9,
40, 43, 52-3, 64, 72-4, 82-3, 99-100, 112, 117, 128; 20:16-8,
25-6, 41, 43-4, 53-5, 62-3, 65-6, 70-1, 76-7, 87-8, 107;
21:12-4, 38-9, 47-8, 55-6, 66, 78, 89-90, 98-9, 120, 123,
147; 28:12-4, 27-9, 31-2, 57-8, 89-91, 103-4, 120-1, 125-6,
130-2, 137; 31:30-3; 32:9, 21, 23-6, 28-30, 33-4, 37, 49;
33:19-21, 40; 35:32, 37-8, 40, 44-7, 75-6, 90,
137-8, 155, 170-2, 174, 181, 183, 185, 187-9; 36:62, 64,
79-80, 88, 90, 116, 157

National Transportation Agency, 19:64; 20:16; 21:47, 98; 32:9;
35:44, 46-7, 75

National transportation safety code, 15:9; 18:86; 19:52-3;
28:126

Ports, 8:34-5; 11:36

Procedure and Committee business

Bills, 32:28; 57:45; 58:10-1, 23

Business meetings, 39:8-9; 40:41

Documents, 49:16; 57:10

Members, 21:78

Organization meeting, 44:18

Questioning of witnesses, 18:20; 28:29; 48:41-2

Travel, 28:28

Railway Relocation and Crossing Act, 52:19-21

Railway Safety Act (Bill C-105), 49:30-2; 50:13-5, 56-7, 62-4,
67-70, 72; 51:24-5, 41-2; 52:19; 54:15; 56:14, 17, 21-2, 30,
32-3, 46; 57:10, 14, 17-8, 25-6, 33-4, 44-5; 58:9-11, 14,
19-21, 23-5, 28, 34, 38; 59:25-6, 29-30, 34, 37-9, 41, 49-50,
53-5, 58-61, 63-5, 73-6, 79

Railways, 15:42, 72, 86; 16:11, 82; 18:34, 58, 177; 19:29, 72;
20:26, 43, 63, 76-7, 87; 21:47, 56, 99; 28:103-4; 32:26,
34; 35:76, 170; 36:62, 79-80, 88-90; 49:30-2; 50:13-5; 56-7,
62-4, 67, 69-70; 51:24, 41-3; 54:15; 56:14, 21, 30, 32, 46;
57:14, 24-6, 33; 58:14, 19-20, 25; 59:25, 29-30, 34,
37-8, 49-50, 53, 55, 58-61, 63-6, 73-6, 79

Safety, Foisy report recommendations, Committee study,
47:8, 23-4, 30-1

St. Lawrence Seaway, 42:21

St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor
General Report, 1985-1986, 42:21, 70-1

Sydney Steel Corporation, 11:36

Transport Department

Annual Report, 1984-1985, 6:45-8

Estimates

1987-1988, main, 38:43-6, 52, 61

1988-1989, main, 60:15-7, 19, 36-7

Transportation industry, 11:10-2, 14, 48-9; 12:50; 18:21, 107,
116-7, 133-4, 176-7; 19:13, 43, 99-100; 20:16-7, 41, 68, 70,
107; 21:12, 38-9, 55, 89-90, 120; 28:12-4, 31, 58; 29:59;
31:30-3; 33:19-20; 35:32, 37-8, 40

Robichaud, Fernand—Cont.

Trucking industry, 15:9-10; 16:65-7, 73; 18:63-4, 108; 21:13; 28:120-1, 125-6, 137-8

VIA Rail Canada Inc., 32:37; 38:45-6; 50:72

Accident, Hinton, Alta., Feb. 8/86, Foisy report recommendations, Committee study, 47:8, 23-4, 30-1
Annual Report and Auditor's Report, 1987, 64:10-3, 19, 34, 44

Robichaud, Robert (Canadian Conference of Teamsters)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:3, 21-3, 28-32

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:3, 21-3, 28-32

Roche, James (VIA Rail Canada Inc.)

VIA Rail Canada Inc., 2:5, 12, 42, 55; 64:3, 6, 17, 22, 29, 31, 37, 40-2

Rodney Terminal *see* Ports—Saint John, N.B.**Rodocanachi, John** (Transport Department)

Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:3, 29-32, 40, 43-5, 54-7

Airports, construction, security, Committee study, 62:3, 29-32, 40, 43-5, 54-7

Transport Department estimates, 1987-1988

Main, 38:5, 69-77, 79, 95-6

Supplementary (C), 44:7, 20-2, 24-31, 36-41, 45, 47, 52-5

Rogers Pass, B.C. *see* Canadian Pacific Railway—Lines**Roth, Clarence J.** (Alberta Government)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 6-13, 15-8, 20-2

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 6-13, 15-8, 20-2

Rothstein, Marshall E. (Atlantic Containers Express; Luscar Limited; Regina, Sask.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:4, 74-9; 29:4, 157-9

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:4, 74-9; 29:4, 157-9

Railway Safety Act (Bill C-105), 52:4, 13-5, 19-23

Rouette, François (Canadian Transport Lawyers' Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 38-46

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 38-46

Ruffell, Terry J. (Commercial Travellers' Association of Canada)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:4, 62-3, 65-8

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:4, 62-3, 65-8

Russell, Gary (Manitoba Federation of Labour)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 90

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 90

Ryan, Stuart (Commercial Travellers' Association of Canada)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:4, 62, 64-5

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:4, 62, 64-5

SAFE Program *see* System Analysis and Functional Evaluation Program

Safety *see* Air transport; Airports; Canadian Pacific Railway; National transportation safety code; Railways; Transportation industry; Trucking industry

Saint John, N.B. *see* Bridges**Saint John Port Corporation** *see* Bridges—Saint John, N.B.**St. John's District Labour Council** *see* Witnesses**St. John's Port Corporation**, 8:28-9

See also Canada Ports Corporation—Annual Report

St-Julien, Guy (PC—Abitibi)

Airports, 6:50

Canadian National Railways, 6:45-8, 50-2; 12:44-6

Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:39, 51, 53-4, 60-1

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (C-19), 12:44-6

National Transportation Act, 1987 (C-18), 12:44-6

Procedure and Committee business

Documents, 1:29, 51, 54

Questioning of witnesses, 1:31, 39

Transport Department, Annual Report, 1984-1985, 6:50-3

St. Lawrence Seaway

Bridges

Jacques Cartier and Champlain bridges, 3:18, 20; 8:7-8

Tolls, 3:19-21; 43:17

Valleyfield, Que., vertical lift bridge accident, damage claims, insurance coverage, etc., 3:33-4

Committee studying, 29:149, 151-3; 38:22-3

Costs, operating, 42:51; 43:22

Debt, 3:21-2, 31; 43:4-5

Write-off, \$625 million, 44:62

Freight rates, "at and East" rates, 3:34, 43; 42:14, 22-3, 84-5; 43:7-9, 14-5, 19

Grain transportation, 3:15-6, 42:6-9, 15; 43:6, 10-2

Alternative routes, 4:6; 42:12-3, 16-7

Changes, recommendations, 4:14-6

Consultations, 42:31-2

Costs, recovery, 42:21-2

Sinking fund, 3:31

Statistics, 42:50, 60-1

Strikes and lockouts, Thunder Bay, Ont., grain handlers, 3:16-7

Subsidies, effects, 42:14

Vessel-to-vessel transfers, self-loaders, etc., 4:16, 18-9; 42:39, 63; 43:12

Icebreakers, 42:38

Insurance, 3:32-3; 4:23-4

See also St. Lawrence Seaway—Bridges, Valleyfield, Que.; Welland Canal—Lock Seven

Joint management, United States Dole report, 3:34-5

See also Free trade, Canada-United States negotiations
Labour dispute, 38:23

Loans, write-off, 29:153-4

Locks, enlarging, 4:18; 43:21

Marketing, 3:14-5, 41-2; 4:15; 42:30-1; 43:5, 9-10

Ocean-going vessels, 42:39-40

Operations, consultants' report, 42:5-6, 9, 15, 18-9; 43:6, 10

Potash transportation, 3:41

Problems, 4:36; 42:36; 43:18

St. Lawrence Seaway—Cont.

- Rebuilding, 21:138
- Revenue, 3:29-30
- Role, 42:38
- Shipping costs, factors, 3:38
- Shipping season, length, 3:40-1, 43-4; 4:19-20; 42:29; 43:22-4; 44:50
- Staff, reduction, 3:42
- Statistics, 43:4, 16
- Tolls and lockage fees, 3:10-3, 22-5, 28-30, 36-9, 42; 4:12-3, 15, 24-7; 6:39; 29:154; 42:30; 43:5, 19, 22
- Rebates, United States legislation, 3:22-5, 27; 4:12-3
- Traffic
 - Bulk products, 3:9-10; 4:20-1
 - Containers, roll on-roll off vehicles, 3:10; 42:17-8; 43:25-6
 - Decrease, 5:8-9, 30, 39-40
 - Increasing, 42:17, 34; 43:9-10, 16, 18
- User committee, establishing, 42:31
- Water levels, 3:26-9
- See also* Pilotage; Welland Canal

St. Lawrence Seaway Authority

- Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 3:5-44; 4:4-44; 41:3; 42:5-88; 43:4-27
- Capital and Operating Budgets, 1986-1987, Corporate Plan 1986-1991, 3:5-44
- Committee study, 1:11-2, 17
- See also* Orders of Reference; Witnesses

Sales taxes, federal

- Business transfer tax, 16:93

Sanderson, John (Ontario Trucking Association)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:3, 16
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:3, 16

Sandford, D.S. (C-I-L Inc.)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:3, 37-9, 44-8
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:3, 37-9, 44-8

Saskatchewan *see* National Transportation Act, 1987 (Bill C-18)—References**Saskatchewan Federation of Labour**

- Hunt, President Nadine, references, 20:57
- See also* Witnesses

Saskatchewan Government, Department of Highways and Transportation *see* Witnesses**Saskatchewan Minerals Company**, 20:64-6

- See also* Witnesses

Saskatchewan Wheat Pool, 20:33-5

- See also* Witnesses

Savage, Ellen (Committee Clerk)

- Procedure and Committee business
 - Bills, 58:22, 26, 68; 59:68
 - Travel, 53:40
- Witnesses, 53:39-40

Schaefer, Dennis (Manitoba Government, Department of Highways and Transportation)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:3, 25-8

Schaefer, Dennis—Cont.

- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:3, 25-8

Scheibmayr, Michael (National Sea Products Limited)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 21-6
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 21-6

Schira, Angela (International Association of Machinists and Aerospace Workers (Provincial Council))

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 178-81
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 178-81

Schmeiser, Dan (Saskatchewan Wheat Pool)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 41, 44-5
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 41, 44-5

Schneider, Larry (Regina, Sask.)

- Railway Safety Act (Bill C-105), 52:4, 6-14, 16-34

Schreiber, Dennis G. (Prairie Malt Limited)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 96-7
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 96-7

Scotia Investments, 27:35, 37-8

- See also* Witnesses

Scott, I.B. (Canadian Pacific Railway)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 13:3, 5-9, 19-24, 26-7, 29, 31-5, 40-2, 45-8, 51-5; 29:4, 100, 104-11, 113-7
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 13:3, 5-9, 19-24, 26-7, 29, 31-5, 40-2, 45-8, 51-5; 29:4, 100, 104-11, 113-7

Search and rescue

- Helicopters, single-engine, night flight ban, 38:57-8
- Responsibility, 44:69-71
- Statistics, 6:15

Sears Canada Inc., 27:68-70, 73-6

- See also* Witnesses

Seat sales *see* Air Canada—Fares; Air transport—Fares**Selby, Jim** (Alberta Federation of Labour)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 89-101
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 89-101

Senior Grain Transportation Committee *see* Witnesses**Sept-Îles, Que.** *see* Ports**Sheffield, W.H.** (Stelco Inc.)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:3, 25-6, 28-9, 31-3
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:3, 25-6, 28-9, 31-3

Shipbuilding industry *see* Icebreakers—Louis St. Laurent**Shipping Conferences Exemption Act**, 32:47; 36:144-5**Shipping industry**

- Competitiveness, 4:19-20
- Deregulation, 28:144
- Economic performance, 4:5-6
- Insurance, 4:24
- National Transportation Act (Bill C-18), effects, 4:29-31
- Vessel repairs and maintenance, 42:42

- Shniad, Sid** (Telecommunications Workers Union)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 149-53
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 149-53
- Shortliffe, G.S.** (Transport Department)
Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:3, 5-6, 9, 14, 23-4, 27-9, 35-7, 39-41, 43, 46-7, 49, 54, 58-61, 63-4, 70
Airports, construction, security, Committee study, 62:3, 5-6, 9, 14, 23-4, 27-9, 35-7, 39-41, 43, 46-7, 49, 54, 58-61, 63-4, 70
- Shouse, Hank** (Happy Valley—Goose Bay, Labrador)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 63-71
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 63-71
- Silverstone, Deana** (Iron Ore Company of Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 50, 56
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 50, 56
- Simpson, Allan** (Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 21:4, 107-10, 112-20
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 21:4, 107-10, 112-20
- Sinclair, Gordon M.** (Air Transport Association of Canada)
Airports, management and ownership, Committee study, 41:3, 5-20
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 16:4, 86-97
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 16:4, 86-97
- Sinclair, K.A.** (Transport Department)
Transport Department estimates, 1988-1989, main, 60:4, 13, 28-9, 31, 35
- Slaughter, R.W.** (Transport Department)
Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:4, 71
Airports, construction, security, Committee study, 62:4, 71
- Smith, Foster** (Truro and District Labour Council)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:4, 111-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:4, 111-8
- Smiths Falls, Ont.** *see* Canadian Pacific Railway—Branch line abandonment
- Smoking** *see* Air transport
- Soberman, Richard M.** (Canadian Labour Congress)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:3, 86-7, 89
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:3, 86-7, 89
- Soviet Union** *see* Grain—Exports
- Staggers Act** *see* Transportation industry—United States
Staggers Act
- Stanbury, W.T.** (Consumers' Association of Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:3, 11-2, 19-22, 24-5, 27
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:3, 11-2, 19-22, 24-5, 27
- Steel industry**, 4:21; 15:26-9
See also Stelco Inc.
- Steering committee** *see* Procedure and Committee business—
Agenda and procedure subcommittee
- Steeves, Gary** (B.C. Government Employees' Union)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 164-71
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 164-71
- Stelco Inc.**
Exports, 15:26
Raw materials, shipment, 15:25-6, 29-30
See also Witnesses
- Stephenville, Nfld.** *see* Air transport; Airports
- Stettler, Alta.** *see* Railways—Branch line abandonment
- Stewart, Doug** (Canadian Retail Shippers' Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:4, 165-75
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:4, 165-75
- Stora Forest Industries**, 27:26-7, 29
See also Witnesses
- Strikes and lockouts** *see* St. Lawrence Seaway—Grain transportation
- Sturgess, J.H.D.** (Canadian National Railways)
Canadian National Railways
Annual Report, 1987, 63:3, 23, 29-30
Moncton, N.B., shops, lay-offs, CGE purchase proposal, etc., Committee study, 48:3-5, 13-9, 21-41, 43, 45-7
- Sturton, A.H.G.** (Quénord Inc.)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 52-8
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 52-8
- Sulphur** *see* Freight rates
- Sultran Ltd.**, 19:32
See also Witnesses
- Summers, John** (Atlantic Provinces Trucking Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:4, 108-15, 117
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:4, 108-15, 117
- Sutherland, Jack** (Saskatchewan Government, Department of Highways and Transportation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 97-103, 106
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 97-103, 106
- Swegard, Ken** (Individual presentation)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:3, 57-8, 60
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:3, 57-8, 60
- Sydney Steel Corporation**, 1:39-42; 11:36-8; 12:80-2
- System Analysis and Functional Evaluation Program** *see* Air transport
- Tardif, L.P.** (Canadian Trucking Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 24:3, 23
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 24:3, 23
- Taxi services** *see* Airports
- Taylor, Gordon** (PC—Bow River)
Air Canada, 13:81; 18:44; 38:59
Annual Report, 1987, Capital Budget, amended, 1987, 61:14-7, 42-4
Air navigation, 6:42

Taylor, Gordon—Cont.

- Air transport, 13:80-1; 14:17; 15:57-9; 16:56-7, 92-4; 17:22-3; 18:43-4, 118; 23:10; 24:40; 26:61, 104; 27:19; 40:18-20, 23
- Aircraft, 23:10
- Airworthiness, Committee study, 62:23-5, 57-8
- Airports, 6:43-4; 38:52, 59-60; 44:13, 27, 30-2
- Construction, security, Committee study, 62:23-5, 57-8
- Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal 3, construction, lease, etc., Committee study, 46:22-4
- Management and ownership, Committee study, 40:18-20, 23-4, 34-5, 41; 41:18-20, 24
- Alaska gas pipeline, 60:28-9
- Bell Canada Act, 36:144
- Bus transport, 23:54-6; 32:48; 36:177
- Canada Ports Corporation, Annual Report, 1985, 9:18-9; 10:9-10
- Canadian Labour Congress, 25:20
- Canadian National Railways, 12:37-9; 26:45; 38:25; 44:32-3
- Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:26, 28, 39, 54-6, 71
- Moncton, N.B., shops, layoffs, CGE purchase proposal, etc., Committee study, 48:31
- Canadian Pacific Air Lines Ltd., 18:43
- Canadian Transport Commission, 21:97; 22:56-8
- Centre for Transportation Studies, University of British Columbia, 18:145-6
- Champion Forest Products Ltd., 22:33
- Coal, 13:98-9; 29:161; 62:23-4
- Committee, 44:13-4
- Crown corporations, 44:32
- Farmers, 60:31
- Fertilizer, 17:32-3; 20:71
- Forest fires, 23:10-1
- Forest industry, 22:33
- Freight rates, 12:36, 66-7; 14:15-6, 74; 15:30; 16:44; 19:10-1, 37, 46; 20:11-4; 22:31-2; 26:23-4, 77; 27:31, 118; 28:38; 32:23; 33:39; 35:108-9, 126, 128, 141-2, 174-5, 181, 186-7; 36:140
- Grain, 42:66, 68; 43:15
- Grain elevators, 42:81
- Grain transportation, 21:50-1; 42:19, 66-8, 79-82; 43:13-4, 16; 62:24-5
- Highways and roads, 19:87, 89; 26:22, 61-2; 28:38; 38:59-60; 60:14-5, 29
- Inland Water Freight Rates Act, 36:132
- Laurentian Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:18-22, 25
- Miller, references, 18:117-8

Taylor, Gordon—Cont.

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 11:22-6; 12:36-9, 66-8; 13:30-3, 80-2, 98-9; 14:14-7, 52, 74-5, 85-7; 15:11-4, 30-1, 43-4, 57-9, 84-5; 16:29-32, 44, 56-7, 92-4; 17:17-8, 21-4, 32-3, 46; 18:27, 43-4, 66-7, 111, 117-9, 144-6; 19:10-3, 37, 46, 60-2, 75, 80-2, 87-9, 98-9, 114-5; 20:11-4, 28-30, 46, 64-6, 71-2; 21:40-1, 50-3, 61-2, 86-9, 97-8, 115-6, 140, 145-6; 22:31-3, 47-8, 57-8; 23:10-1, 20, 54-8, 64; 24:13, 15-7, 28, 39-41; 25:20-2, 44-7, 77, 81-3, 90-1, 95-6; 26:22-5, 44-5, 61-2, 77, 87, 96, 104-5, 116-7; 27:19-20, 31-2, 40-1, 46-7, 76, 96, 104-6, 118, 140-3; 28:20, 30-1, 38-9; 29:13, 34-6, 45-6, 97-8, 142-4, 161-2, 173-5; 31:27; 32:5-6, 13, 19, 23-4, 26, 28, 32-4, 36-9, 42-3, 45-8, 51-6; 33:10, 12-3, 21-2, 25; 36:164-7, 173-4, 177, 181, 186
- Motor vehicles, 56:18-20
- Nationair, 14:85
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 11:22-6; 12:36-9, 66-8; 13:30-3, 80-2, 98-9; 14:14-7, 52, 74-5, 85-7; 15:11-4, 30-1, 43-4, 57-9, 84-5; 16:29-32, 44, 56-7, 92-4; 17:17-8, 21-4, 32-3, 46; 18:27, 43-4, 66-7, 111, 117-9, 144-6; 19:10-3, 37, 46, 60-2, 75, 80-2, 87-9, 98-9, 114-5; 20:11-4, 28-30, 46, 64-6, 71-2; 21:40-1, 50-3, 61-2, 86-9, 97-8, 115-6, 140, 145-6; 22:31-3, 47-8, 57-8; 23:10-1, 20, 54-8, 64; 24:13, 15-7, 28, 39-41; 25:20-2, 44-7, 77, 81-3, 90-1, 95-6; 26:22-5, 44-5, 61-2, 77, 87, 96, 104-5, 116-7; 27:19-20, 31-2, 40-1, 46-7, 76, 96, 104-6, 118, 140-3; 28:20, 30-1, 38-9; 29:13, 34-6, 45-6, 97-8, 142-4, 161-2, 173-5; 31:27; 32:5-6, 13, 19, 23-4, 26, 28, 32-4, 36-9, 42-3, 45-8, 51-6; 33:10, 12-3, 21-2, 25, 36, 39-40, 43-5, 47, 49; 35:27, 30, 32, 35, 46, 48, 50, 52-3, 58, 72, 75-6, 80, 83-4, 93-4, 108-9, 117-8, 121-2, 124-6, 128, 139, 141-2, 151, 155, 165-6, 174-5, 181, 186-7; 36:80, 84, 87, 112, 132, 134-5, 139-40, 142-5
- National Transportation Agency, 11:22-5; 14:14; 18:144-5; 19:12, 60-2; 20:64-5; 21:51-3; 35:46, 48, 50, 53, 58, 72, 74-6, 83, 117; 36:112
- National transportation safety code, 16:30-1; 19:11, 88; 24:15; 26:24-5; 27:20, 104, 140-2; 29:34-5; 31:27; 36:163
- Northern Pipeline Agency, 60:28-9
- Ontario Hydro, 1:56-7; 29:162
- Pacific Western Airlines Ltd., 16:56-7
- Pem-Air Ltd., 15:57
- Pilotage, 5:19-21
- Pipelines, 12:68; 33:13; 36:142
- Ports, 42:20
- Procedure and Committee business
- Agenda and procedure subcommittee, M. (Clifford), 39:19
- Bills, 32:5; 33:10; 57:10
- Briefs, 14:86; 21:140; 56:10
- Business meeting, 40:41
- Documents, 1:30
- Meetings, 44:49
- Members, 50:7
- Order in Council appointments, M., 60:32
- Orders of Reference, 38:12, 17
- Organization meetings, 1:7, 30; 44:10, 13-4
- Printing, minutes and evidence, M., 2:24
- Questioning of witnesses, 1:39, 54; 13:48; 16:9; 17:22; 24:28; 27:47; 28:31; 42:48
- Staff, 44:13-4
- Vice-Chairman, Ms., 1:7; 44:10

Taylor, Gordon—Cont.

Procedure and Committee business—*Cont.*

Votes in House, M., 32:6

Witnesses, 17:17-8; 18:145; 21:146; 22:79; 53:41

Quebec North Shore and Labrador Railway, 29:13

Railway Safety Act (Bill C-105), 49:25-8; 50:20-3; 51:16-9, 36-7, 48; 52:17-9; 53:11; 54:18-9; 55:24-8, 50, 79-82; 56:18-21, 25, 31, 51; 59:40, 45

Railways, 2:8-9; 13:30-3; 15:84; 17:46; 19:75, 114; 20:29-30, 46; 21:61-2, 98; 25:44-7; 27:46; 29:97-8, 142; 32:28-9, 32, 39, 42; 35:121; 36:80, 84, 87, 142-3; 49:25-8; 50:20-3; 51:16-9, 36-7, 48; 52:17-9; 53:11; 54:7,18; 55:24-7, 50, 79-82; 56:18-20, 31; 57:14, 24; 59:40, 45

Safety, Foisy report recommendations, Committee study, 47:15, 18-20, 22-3, 25

Ridley Terminals Inc., 9:18-9; 10:9-10

St. Lawrence Seaway, 42:18-9, 36, 43:13

St. Lawrence Seaway Authority

Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 3:16-9; 4:34-5; 42:18-20, 36-7, 48, 64-8, 79-82; 43:13-6

Capital and Operating Budgets, 1986-1987, Corporate Plan, 1986-1991, 3:16-9

Sales taxes, federal, 16:93

Saskatchewan Minerals Company, 20:65-6

Sears Canada Inc., 27:76

Shipping Conferences Exemption Act, 36:144-5

Trans-Canada Highway, 26:61-2

Transport Department

Annual Report, 1984-1985, 6:42-4

Estimates, 1987-1988

Main, 38:24-5, 50-2, 59-60

Supplementary (C), 44:27, 30-4, 43-4, 58

Estimates, 1988-1989, main, 60:14-5, 28-9, 31

Transportation industry, 11:22, 25; 12:36-7, 67-8; 15:43-4; 21:115-6; 25:21-2; 26:24, 87, 104-5; 31:27; 33:21-2; 35:27, 30, 32, 35, 83, 93-4, 151, 165-6

Trucking industry, 11:25-6; 14:75; 15:12-4; 16:29-31; 18:27, 66-7; 19:11-2, 80-1, 98; 21:40, 86-9, 145-6; 22:47-8; 23:57-8; 24:13-4, 16-7; 25:81-3, 90; 26:116-7; 27:96, 104-6, 118, 142; 29:36, 173-4; 32:48, 53-5; 35:108; 36:165, 167, 173-4, 181

Turn Air Ltd., licence, cancellation, etc., Committee study, 38:12, 17, 21

VIA Rail Canada Inc., 2:8-11, 48-9, 57; 23:56; 38:50-1

Accident, Hinton, Alta., Feb. 8/86, Foisy report, Committee study, 47:15, 18-20, 22-3, 25

Annual Report and Auditor's Report, 1987, 64:13-7, 36-7

Taylor, Reese H. (Individual presentation)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:3, 69-83

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:3, 69-83

Taylor, Rod (Ontario Ministry of Transportation and Communications)

St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 42:3, 5, 9, 24

Technological change see Transportation industry**Teck Corporation see Ridley Terminals Inc.—Ridley Island coal terminal****Telecommunications Workers Union see Witnesses****Terra Transport**

Deficit, 26:109

Rates, 26:109, 115-6

See also Canadian National Railways—Newfoundland Railway

Terrorism see Airports—Security**Tett, William A. (Sultran Ltd.)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 24-8, 30-2

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 24-8, 30-2

Thacker, Blaine A. (PC—Lethbridge—Foothills; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)

Airports, management and ownership, Committee study, 40:38-40

Freight rates, 32:24

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 32:4-7, 24, 58; 33:9, 11-2, 21, 26-7; 36:158, 162, 170-6, 179, 184

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 32:4-7, 24, 58; 33:9, 11-2, 21, 26-7; 35:27, 30-1, 35-6, 41, 43, 45-6, 48-9, 52, 54-5, 59-60, 62, 64-5, 68, 71-2, 74, 76, 78-9, 82-3, 96, 110, 119-26, 130-9, 141-4, 148-9, 152-3, 158-9, 161-2, 164-8, 170, 172, 174-6, 180, 183, 187, 189-92, 196, 199; 36:70-1, 75, 80-1, 94-5, 105, 107-8, 112, 115-6, 122-5, 133, 147, 149, 154-6

Procedure and Committee business

Bills, 32:4, 7; 57:10, 44; 58:12-3

Documents, 49:16; 57:5, 9

Meetings, 50:37; 59:83

Minister, 35:96

Orders of Reference, 38:11

Questioning of witnesses, 49:10

Votes in House, 32:4; 57:36

Witnesses, 50:38

Railway Relocation and Crossing Act, 57:6

Railway Safety Act (Bill C-105), 49:5-6, 9, 17-20, 22-4, 30-2, 34-5; 50:55-6, 65-7; 51:20, 25-8, 32-3; 52:26-30; 57:5-44; 58:12-6, 18-9, 21-7, 29-39; 59:25, 29-38, 40-7, 49-55, 57-67, 69-83

References, 32:6

Transport Department estimates, 1987-1988, main, 38:25

Turn Air Ltd., licence, cancellation, etc., Committee study, 38:11, 15

Thayer, Frederick (New Brunswick Federation of Labour)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:3, 55-61

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:3, 55-61

References, Committee appearance cancelled, reinviting, 22:76-83

Theft see Ports**Thibault, J.L. (Canadian Manufacturers Association)**

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:4, 63-5, 77, 79

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 63-5, 77, 79

Thomas, Marilyn M. (Alberta Wheat Pool)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 61-3

National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 61-3

- Thompson, Dick** (Atlantic Provinces Trucking Association)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:3, 41, 47, 49
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:3, 41, 47, 49
- Thompson, Keith** *see* Freight rates—Joint line rates; Peat, Marwick and Partners; Transport Department
- Thompson, Roderick R.** (Alberta Government)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 21
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 21
- Thomson, Dale S.** (Northwest Territories Highway Transport Board)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 87
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 87
- Thomson, Peter** (Grain Transportation Agency)
St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General report, 1985-1986, 42:4, 88
- Thunder Bay, Ont.** *see* Airports; Grain elevators; Grain transportation; St. Lawrence Seaway—Grain transportation, Strikes and lockouts
- Tingley, B.G. (Brian)** (Canadian Industrial Transportation League (Alberta Division))
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:3, 47-56
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:3, 47-56
- Titas, Frank** (Iron Ore Company of Canada)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:3, 52-4, 56
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:3, 52-4, 56
- Tobacco products**, 56:45
- Tobin, Brian** (L—Humber—Port au Port—St. Barbe)
Air transport, 6:30-3; 26:18, 32-4; 26:68; 49:19-20
Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:6-11
Airports, 1:14; 6:30; 26:68-9
Construction, security, Committee study, 62:6-11
Canada Shipping Act, 1:10
Canadian National Railways, Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital Budget, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 1:38-44
Crosbie, references, 6:32
Ferry service, 26:69
Great Lakes, 3:25-6
Icebreakers, 62:6-9
Laurentian Pilotage Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985, 5:8-13
Marine transport, 62:9-11
Metropolitan Toronto Railway Action Committee, 55:41-2
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:15-9, 26-7, 32-5, 50-1, 58-60, 67-9
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 1:10; 26:15-9, 26-7, 32-5, 50-1, 58-60, 67-9
National transportation safety code, 26:15
Pilotage, 5:8-11
Procedure and Committee business
Agenda, M., 49:15
Briefs, M. (Angus), 6:12-3
Budget, M., 49:15
Documents, 49:16-7
Organization meeting, 1:10-17
Questioning of witnesses, 5:10-1; 6:29-30, 33; 50:36
- Tobin, Brian—Cont.**
Procedure and Committee business—*Cont.*
Room, 49:6
Witnesses, 49:32
Railway Relocation and Crossing Act, 55:31-2
Railway Safety Act (Bill C-105), 49:8-10, 17-20, 24; 50:27-33, 36, 47-9; 51:10-5; 53:26-30; 55:12-6, 31-3, 41-5
Railways, 1:15-6; 26:32, 50; 49:8, 17-9, 24; 50:27-9, 36, 43-9; 51:10-5; 53:26-30; 55:13-6, 42-5
Safety, Foisy report recommendations, Committee study, 47:7, 12-5
References, 26:67
St. Lawrence Seaway, 5:8
St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, Capital and Operating Budgets, 1986-1987, Corporate Plan, 1986-1991, 3:21-7, 33
Sydney Steel Corporation, 1:39-41
Transport Department, Annual Report, 1984-1985, 6:12-3, 29-33
Transportation industry, 26:15-7, 26-7, 35, 59
Turn Air Ltd., licence cancellation, etc., Committee study, 37:7, 15-7, 20, 31-3, 37
VIA Rail Canada Inc., accident, Hinton, Alta., Feb. 8/86, 53:28
Foisy report, Committee study, 47:7, 12-5
- Toporowski, Betty** (Federation of Canadian Municipalities)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 72-83
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 72-83
Railway Safety Act (Bill C-105), 55:3, 15, 17, 20, 22-4, 29, 31-3
- Toporowski, R.J.** (Council of Forest Industries of British Columbia; Coalition of Concerned Shippers)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:3, 16-21, 24-5, 27-30, 32, 34; 30:3, 6
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:3, 16-21, 24-5, 27-30, 32, 34; 30:3, 6
- Torck, J.** (Transport Department)
Aircraft, airworthiness, Committee study, 62:3, 17-22, 46-52, 66-9
Airports, construction, security, Committee study, 62:3, 17-22, 46-52, 66-9
- Toronto, Ont.** *see* Airports—Lester B. Pearson International
- Toupin, Robert** (NDP—Terrebonne)
Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 29:60-1, 182-6
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 29:60-1, 182-6
Transportation industry, 29:60-1
Trucking industry, 29:61, 183-6
- Trade**, 19:94-8; 20:56; 25:11-2, 15; 27:36
See also Canada-United States Free Trade Agreement; Free trade, Canada-United States negotiations
- Trade and Transportation Group**, 25:92-5
See also Witnesses
- Trans-Canada Highway**, 26:23, 61-2; 28:27, 97; 60:33-4; 62:33
- Transport Canada Airports Authority Model** *see* Airports—Management and ownership
- Transport Department**
Airport security services director, 44:45-8

Transport Department—Cont.

- Annual Report, 1984-1985, 6:5-54
- Budget, cutback, 6:11
- Estimates, 1987-1988
 - Main, 38:22-101
 - Supplementary (C), 44:3, 118-72
 - Write-off, \$1.3 billion, 44:34, 43
- Estimates, 1988-1989, main, 60:6-31, 33-43
- Policy group, reorganization, 6:11
- Staff, reduction, 6:11
- Thompson, Keith, alleged briefing of witnesses *re* lobbying
 - Committee members, 16:67-9; 17:87-8
- See also* Airports—Offshore; Free trade, Canada-United States negotiations; Orders of Reference; Witnesses

Transport of Dangerous Goods Directorate *see* Orders of Reference**Transport Standing Committee** *see* Committee**Transport 2000 Atlantic** *see* Witnesses**Transport 2000 Canada**

- Grant, restoring, 6:25; 23:52
- See also* Witnesses

Transportation Accident Investigation Board, 6:15; 11:7; 14:13; 16:64; 19:76; 21:144-5; 49:8; 55:38; 60:7**Transportation industry**

- Access, public, equality, 26:59-60
- Agreement with United States, 21:7-8, 15-6, 27-8, 31-2
- Atlantic provinces, 26:82-4
- Bankruptcies, 35:83-4
- Bulk commodities, 19:23
- Canada-United States Free Trade Agreement, effects, 60:8, 38-41
- Canadian routes, 11:44-5
- Captive shippers, 12:60-3, 67-8; 18:17, 21; 25:16; 27:39-40; 29:92-3; 30:14
- Competition, 11:19-22, 25; 12:7; 13:5; 14:38-9, 45-7, 67; 15:35, 38, 64, 75, 88; 16:11, 17; 17:40-2; 18:25-6; 19:43, 102, 104, 110-1, 118-20; 20:36, 68, 70, 81; 22:21; 23:65, 80; 26:101-2; 27:79, 99, 120-1; 28:24, 59; 29:95; 30:32, 37; 31:43; 42:7; 63:8
- Surveillance, Consumer and Corporate Affairs
 - Department involvement, 16:40-1
- Costs, reducing, 16:60-1; 27:43, 125-6; 29:81
- Deregulation, 6:25-6; 11:6, 8, 35; 13:5; 15:34-5, 43; 16:6, 14, 16; 18:6-9, 13, 115; 19:51, 66-7; 20:41-2, 84, 89-90; 21:141-4; 23:47-8, 78; 26:47-8, 102; 27:42, 49, 121; 28:52, 54, 118-9; 29:15-6, 60-1, 167
- Confederation, terms of union, respecting, 28:109, 112, 115
- Employment effects, 18:94-6, 101-4; 19:68-9, 74, 79, 90, 92, 94-5, 99-100, 104-5; 20:5-6, 11, 16-7, 52; 21:7-8, 12, 54-5, 68-9, 72, 77-8, 89-91, 130-1; 23:65, 67, 69; 25:5-6, 10, 12-3, 16-7, 26:57, 90-1; 27:65-8, 109-13; 28:33, 122-3, 141-6; 30:9; 31:32-3
- Government position, 18:149-50, 171-2; 26:56
- Impact, economies of scale, 25:77-8
- Objectives, 60:8-9
- Prince Edward Island, effects, 27:78

Transportation industry—Cont.**Deregulation—Cont.**

- United States comparison, 18:95, 103, 153-6, 159-60, 165; 19:74, 78-9, 90, 97, 102, 118-21; 20:5, 16-7, 48-50; 21:74-6, 103; 23:48, 67, 82; 25:18-9, 83; 26:57; 28:55-7; 29:175
- Women, effects, 28:58-9
- Yukon Territory position, 19:86-7
- See also* Air transport; Free trade, Canada-United States negotiations; Marine transport; Railways; Trucking industry
- Disabled and handicapped, 19:122-8; 21:107-19; 22:49-61; 28:35; 31:10; 35:79-82, 85, 90-8; 36:148-51; 60:8
- Efficiency, 28:118; 30:5, 7
- Essential services, maintaining, imposed public duties, 11:16, 22; 18:116, 132, 134-5, 140; 21:114-5; 23:53; 27:8, 14-5, 120
- Northern or remote areas, demarcation, 11:27-8, 47; 18:10-2, 15, 102, 110, 114-7; 19:20-1, 85; 26:13; 27:86; 35:154-6, 164
- Subsidies, 20:101; 27:14
- Importance, 14:64; 19:6-7
- Industrial relations, 23:79-80, 83-4; 25:21; 26:90
- Infrastructure, costs, 12:11-2, 26-7, 36-7; 27:125-6, 128-9; 35:40-3
- Inquiry, establishing, 18:176
- Investors, return on investment, 18:138-9
- Layoffs, 16:12
- Licences, 31:46-8
- Market, entry and exit, 25:9; 27:87
- Mergers and concentrations, 17:11; 18:100; 26:30-1, 35; 29:60-1, 148
- Modernizing, 44:12
- Multimodal, 12:15-6; 15:31; 17:53, 82-3; 22:34-5, 44-5
- National advisory committee, establishing, 29:176, 179
- Orientation, 21:104
- Ownership, foreign, 18:139-40; 20:108-9; 25:10; 35:147-53; 36:107-9, 151, 156
- Policy, 11:5; 12:11, 61; 13:12; 14:98; 15:35-6; 17:76; 18:101; 20:6; 21:27, 44, 80, 142-3; 23:78-9; 26:10, 59; 27:78-80, 119, 125; 29:176; 31:6
- Consultations, lack, 27:55, 58, 61-2
- Dollar, exchange rate, effects, 29:101
- Public
 - Convenience and necessity test, 14:101-4, 106; 19:98; 20:6, 39, 102; 21:38-9, 80-1, 83-4; 23:79; 26:52
 - Interest issues, 18:73-4; 20:21
 - Ownership, 15:44; 21:143; 25:21-2; 26:59-60
- Rates, predatory pricing, 11:21, 30-1, 48-9; 20:99
- Remote areas, 26:13; 27:19
- Reregulation, 12:39; 14:60, 69-70
- Research, 18:140-1
- Role, regional economic development, 6:10, 16-20; 11:10-3, 16; 12:50-1; 13:6; 14:92-3, 102; 15:35; 18:10, 21, 100, 117, 129, 133-5, 140, 176-7; 19:13, 112; 20:107-8; 21:19-21; 25:9, 27; 26:6-8, 15-7, 19-20, 24, 26-8, 104-5, 113; 27:7, 38, 64, 80-1, 90-1, 119; 28:6-7, 9-10, 12-5, 17-9, 23, 25, 34, 36, 51-2, 62, 83-4, 108; 29:59-60; 30:9, 27; 31:14-6, 21-2, 27, 30-1, 39; 33:15-26, 34-9; 35:137-40
- Royal commission studying, 19:91, 101; 21:105; 25:6, 8, 13, 23; 26:58, 62; 27:57-8, 65, 103

Transportation industry—Cont.

- Safety, 11:6, 28-9; 14:8, 13, 38; 15:35-6; 16:7, 64-5; 17:28, 30, 40-1, 49-50, 71, 77; 18:107, 152, 158; 19:78-9, 82-3, 107, 113, 121; 20:50; 21:8, 82-3, 100-2; 23:51, 64-5; 25:9; 26:92-3; 27:63, 110; 28:32-3; 29:42; 30:9, 11-2; 31:6
- Inspectors, 21:94; 26:93
- Marginal operators, 14:20-2; 20:102; 21:96
- Standards, 35:28-32
- United States comparison, 21:33
- Unsafe equipment, worker's right of refusal to use or certify as safe, 20:51; 31:35
- See also Motor vehicles—Testing; National transportation safety code
- Services, cross-subsidization, 11:45-7
- "Shipper", defining, 20:99-100
- Subsidies, 4:28-9; 14:76, 105-6; 18:12; 26:89-90; 29:176; 31:22-3
- System, efficiency, 14:64
- Technological change, 63:8-9
- United States Staggers Act, effects, 1:21; 12:6, 13, 30, 43, 60, 85-6; 13:19, 34, 37, 51; 14:6-7, 64, 73; 15:25, 75-6; 16:81; 17:20-1; 20:42-3, 45-6; 24:51-2; 25:50-1, 55, 72, 83; 27:33-4; 29:61-2; 35:26-8; 36:154-5
- Viability, 26:8, 15-8, 87

Transportation of Dangerous Goods Act, 6:15**Transportation of Disabled Persons Committee see Witnesses****Trenton, N.S. see Hawker Siddeley Canada Ltd.****Tretheway, Michael W. (Consumers' Association of Canada; Centre for Transportation Studies, University of British Columbia)**

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:3, 8-14, 19-21, 24-7; 18:4, 141-2, 146-9
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:3, 8-14, 19-21, 24-7; 18:4, 141-2, 146-9

Trotter, Frank J. (Trade and Transportation Group)

- Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:3, 91-7
- National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:3, 91-7
- St. Lawrence Seaway Authority, Annual Report and Auditor General Report, 1985-1986, 42:3, 5-7, 10-7, 19-22, 24-5, 27, 31-3, 36, 41-6

Trucking industry

- Alberta, 19:14; 21:40; 25:18
- Atlantic provinces, 28:41-2
- Bankruptcies, 15:7; 17:82; 18:102; 23:57; 29:61-2; 30:42
- Brokers, 62:26
- California, comparison, 11:20; 15:10-2, 17-8, 21-2; 16:23-4; 17:78; 18:72, 87-8, 92; 19:19; 21:41; 27:112
- Carriers, number, consolidation/proliferation, 11:42-4; 14:110, 112-3
- Charges, delayed payment, 36:166-7
- Competition, 11:7-8, 19-20, 32; 14:70-1, 75; 15:12, 23, 25, 65; 16:19, 36, 39; 17:78, 80; 21:11, 71, 86; 23:57-8; 25:71, 84-5, 87-8; 26:55, 86-7; 27:25-6; 28:45, 138-9
- Control, Canadian, 21:11, 15-9, 36-7, 137
- Deregulation, 15:5; 16:15, 65; 17:80-1; 18:176; 21:68, 88-9; 24:10; 26:80-1, 99, 109, 112; 27:22, 55-6; 28:42, 53; 29:168, 181-3; 30:10; 31:9, 23-4
- British Columbia, 18:168-9
- Employment effects, 25:12, 14-5, 89-90, 92-4; 27:99-100; 28:34, 119-23, 143; 36:133-4

Trucking industry—Cont.**Deregulation—Cont.**

- Impact, 25:75-6
- Prince Edward Island, 27:91-3
- Research, Chow involvement, 17:87
- Savings, passing on to consumers, 27:106-7
- United States comparison, 23:65; 24:7-8; 25:70, 72, 74-5; 29:27, 185; 30:22; 35:104
- Driver training, 16:30-1; 24:22
- Employment, 16:33
- Extra-provincial, 19:12, 55-6; 20:107; 23:40; 24:13; 27:93, 139; 33:27-8
- Fleet/for hire/owner-operators, statistics, 28:43
- Freight forwarders, 14:111; 30:37-42
- Fuel taxes, 26:111
- Government position, 18:63
- Importance, 21:30
- Innovation, 60:11
- Insurance, 16:29-30; 22:42; 24:20-1, 27; 26:116-7; 27:113-4
- Interprovincial, 18:70-1; 21:18
- Intra-provincial, 27:96
- Jurisdiction, 16:27, 32; 22:44-5; 29:44-5; 36:165-6
- Layoffs, 16:20-1
- Licences
 - Currently in effect, "grandfathering", 36:178-81
 - "Fit, willing and able" test/reverse onus, 11:7, 19, 25-6, 51-2; 14:67, 75; 15:8, 13-4, 20-1, 24, 66, 68; 16:15-6, 19, 29, 61, 63; 17:41, 70, 77, 79; 18:66, 68-70, 89; 19:9, 11-2, 22, 47-8, 63, 98; 20:50; 21:10-1, 14, 30, 68, 87-8, 136, 139-40; 22:41; 23:40; 24:16, 20-1, 27; 26:108, 112; 27:11, 49, 54, 56, 71-2, 86-7, 91-2, 99, 135, 142, 144-6; 28:44-5, 47-8, 67, 101, 124, 127-8, 135-8; 29:27, 29-31, 37-40, 57, 168-70; 30:6, 11; 31:8-9, 23-5, 29-30; 32:48-50, 56; 33:27-34; 35:99-112; 36:158-65, 167-70, 184-5, 187-8
- National system, 21:17; 24:13-4
- Public convenience and necessity test, 24:18-9; 26:99-100
- Transference, 32:51-2; 36:168-9
- Manitoba, 21:7, 18, 144-6; 22:41
- Mergers and concentrations, 25:87-9; 28:119; 29:180, 184-5
- Northwest Territories, 19:82-6
- Ontario, trailers, three/two per tractor, 28:34
- Ownership, foreign, 24:8-9
- Private fleets, back-haul capability, 28:43-4
- Rates
 - Arbitration, 17:82
 - Compensatory, 28:47
 - Predatory 15:7-12, 21; 16:34-7, 39-42; 18:132; 21:42-3, 135; 24:29-30, 32-40; 25:90-1; 26:54; 27:134
- Regulations, uniform code, 60:37-8
- Remote areas, 19:85-6; 20:52-3, 108; 24:10; 26:14, 114; 28:26; 33:14-5
- Reregulation, 18:66
- Safety, 6:13; 11:29-30; 14:51, 68-9, 75-6, 108-9, 113-4; 15:5-7; 16:19-21, 24-5, 29-32, 66-7, 69-70; 17:78-9, 84; 18:65-6, 69, 71-2, 84, 90-2, 99, 108, 111; 21:37, 55, 104, 134, 139; 22:41, 43-6; 23:46; 24:4-5, 21-2; 25:70-1, 80-1, 86-7; 26:48, 56, 116; 27:11, 56, 64, 72, 95-6, 100-5, 113-4, 133; 28:26, 45, 120; 29:41, 57, 172-4; 31:6; 32:48, 50; 36:158, 165
- Enforcement, federal powers, delegation, 31:8; 32:51
- Five-year program, 60:11

Trucking industry—Cont.**Safety—Cont.**

- Hours of work, 11:41-2; 14:114-5; 15:6-8, 19; 18:85, 91, 99; 21:135-6; 24:16-8, 24; 27:141; 28:46, 56, 124-6; 29:36
- Inspections, 21:40; 60:38
- Maintenance expenditures, decline possibility, 15:6-7; 16:19-21, 24-5; 19:80-1
- Medical fitness, 21:38
- Owner-operators, 17:88-9; 27:116; 29:36
- Roadside inspections, Golden, B.C., spot checks, etc., 16:25, 27; 18:67-8, 90; 21:93; 24:17-8; 30:12
- Standards, 36:168
- Statistics, 15:13, 22
- Stimulants, use, 28:130
- Union/non-union drivers, 16:25-6
- Unsafe equipment, worker's right of refusal to use or certify as safe, 21:37-8, 71; 24:10-2; 27:117; 28:126-7; 31:35; 32:50-1
- Vehicle maintenance, preventive, 27:100-1
- Tariffs, discounts, 14:68
- Taxation and social policy costs, Canada/United States comparison, 15:7-9, 17; 18:65; 21:40-1, 87
- Truckload/less-than-truckload carriers, 14:71; 18:64; 24:8-9; 25:84-5; 26:55, 114-5
- United States
 - Advantages in transborder traffic, 14:73, 79; 15:17, 24, 32-3; 16:26-8, 36, 74-6; 17:34-5, 73-4; 18:22-3, 27-8, 62-5, 132; 19:16, 48; 21:11, 13-6, 19, 31, 34-6, 49, 82, 104, 132, 134, 137; 22:46-7; 23:46, 67, 83; 24:46, 49; 25:10, 16, 18, 35-6, 59, 62-3, 71, 76-7, 81-3, 85, 90; 26:49, 54; 27:53, 99, 105-6; 28:17, 124-5, 139; 29:32, 177, 180, 184; 30:12-4; 31:9-10, 23
 - Canadian vehicles, 21:39-40
 - Carriers, operating in Canada, 18:96-7
 - Comparison, 16:19, 27; 21:134-5; 24:22-3, 26; 27:105; 28:88-9
 - Legislation, taxes, etc., countermeasures, 11:38-40; 17:35, 86-7; 18:65; 19:16-8, 48, 54; 24:5-6; 29:28, 32-4, 58-9; 32:52-5; 36:171-6
 - Vehicle axle loadings, weight restrictions, etc., 22:41-2, 47-8; 26:21-2; 27:18
 - Wages and salaries, 16:27-9; 19:95-6
 - See also Canadian National Railways—Employees
- Truro and District Labour Council** see Witnesses
- Tucker, Bill** (Canadian Aviation Safety Board)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 34:16-7
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 34:16-7
- Tulsequah, B.C.** see Canadian National Railways—Railway bridge
- Turn Air Ltd.**
 - Licence cancellation, etc., 6:21-3; 14:9-10; 17:54-61; 35:116; 44:50-1
 - Committee study, 37:5-40; 38:6-22
 - Compensation, *ex gratia* payment, 38:13, 16-9
 - See also Appendices; Witnesses
- Turner, Fred** (Turn Air Ltd.)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:3, 54-5, 60
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:3, 54-5, 60

Turvolgyi, J.G. (Canadian National Railways)

Canadian National Railways, Moncton, N.B., shops, lay-offs, CGE purchase proposal, etc., Committee study, 48:3, 23

UCOR see Uniform Code of Operating Rules

Uggerslev, S.B. (Cominco Ltd.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:4, 66-74
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:4, 66-74

Unemployment, 27:55

Uniform Code of Operating Rules see Railways

Union Counselling Program see Canadian Labour Congress

United Kingdom see Air Canada—Drugs

United States see Air transport; Railways; Trucking industry

United Transportation Union see Railways—Employees, Drug and alcohol abuse; Witnesses

Urban Transportation Assistance Program, 54:26

Urban Transportation Development Corporation see VIA Rail Canada Inc.—New equipment

User fees see Air transport—Government, Services

UTDC see Urban Transportation Development Corporation

Valleyfield, Que. see St. Lawrence Seaway—Bridges

van Duyvendyk, N. (Transport Department)

Transport Department estimates, 1987-1988, supplementary (C), 44:7, 33-4

Vancouver, B.C. see Ports; Railways—Relocation

Vancouver Port Corporation, 8:28

See also Canada Ports Corporation—Annual Report

Vancouver Rail Access Study see Railways—Relocation, Vancouver

Vanda, Judy (St. John's District Labour Council)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 52, 56-7, 59-62
National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 52, 56-7, 59-62

VIA Rail Canada Inc.

Accident, Hinton, Alta., Feb. 8/86, 53:28-9; 55:88

Cost, 47:20

Factors, 47:18-9

Foisy report, Committee study, 47:6-33

History, 47:6-7

Statements by CNR official Ross Walker, 1:18-9, 74-5

Air transport deregulation effects, 2:33

Annual Report and Auditor's Report, 1985, Capital and Operating Budgets, 1985, revised, Capital and Operating Budgets, 1986, Corporate Plan, 1986-1990, 2:5-61

See also Orders of Reference

Annual Report and Auditor's Report, 1987, 64:4-44

Branch line abandonment, 2:39-40; 32:37

Canadian National Railways relationship, 2:39-41 51-3; 50:69-70

Community relations, 64:40-1

Commuter services, 38:38

Costs, recovery, 64:34-5

VIA Rail Canada Inc.—Cont.

- Employees
 - Alcohol and drug abuse, testing, rehabilitation programs, etc., 2:60; 50:72; 64:39-40
 - Customer relations efforts, 2:10-1
- Equipment, 2:45-7, 52
 - Cars, bi-level, 2:19, 46; 38:27-9
 - Modernization, renovation, 38:28-31, 33-6, 39-40, 42-3, 45, 51, 63-4; 44:66-7, 69; 60:26-8
 - New, locomotives, passenger cars, etc., 2:29, 32-3, 37-8, 45-8; 6:24-5, 37-40; 60:27-8; 64:6-7, 43-4
 - Bombardier-Can Car Rail-UTDC consortium, 2:5-6, 8; 38:43, 47, 49-50
 - Cost, 2:6-7, 20-1; 6:39; 44:67-9; 64:18-22
 - Leasing, 38:47-9
 - Expenditures, 64:5-7
- Facilities and staff, transfer from CNR and CPR, 2:11, 21-2, 25, 28, 39, 41-3, 45-6
 - Maintenance centres, 2:25-6; 38:28-30, 40-2
 - Stations, 2:29
- Fares, 2:33-6; 64:9, 15-6, 25-6
- Financial situation, 2:36-7
- Food and drink suppliers, concessions, etc., 64:16
- Fuel supplies, cost, 64:4
- Funding, 38:27, 30, 42, 47, 50-1; 44:43-4, 52
 - Government position, subsidies, etc., 2:36-8
- Horner committee recommendations, 38:26-7
- Industrial relations, 2:4-12
- Layoffs, 2:30-1
- Legislation, introducing, 38:32-3; 60:28; 64:31
- Load factor, increasing, 38:52-3, 79
- Mail transportation, contracts, Canada Post Corporation negotiations, 64:45
- Marketing, 2:27-8, 31
- Official languages policy/bilingualism, 2:13-7
- Passengers, increase, 2:9, 11-3, 35-6; 64:8, 15, 17-8, 26-7, 31, 33
- Rail Passenger Action Force report, recommendations, 2:19
- Regina, Sask., multimodal centre, 64:41-2
- Reorganization, 2:27-8, 30-1
- Reservations, 2:49; 64:14, 23-4
- Roadbed, rails, etc., CNR and CPR responsibility, 50:71-2
- Role, mandate, 2:8-9, 26-9, 44, 48
- Routes, utilization, 2:9-10; 64:10-3, 17-8, 25
- Safety equipment, event recorders, 2:49-50
- Schedules, changes, 38:79-81
- Service
 - Calgary-Edmonton, Alta., 64:36
 - Delays, disruptions, bomb threats, etc., 2:52; 64:14-7
 - Frequency, 2:34, 51
 - Mixed trains, 2:34-5
 - Montreal, Que.-Ottawa, Ont., 2:58-9
 - Montreal, Que.-Windsor, Ont., corridor, 2:54
 - On-time performance, improving, 2:10-1
 - Profitability, 2:60
 - Sleeping cars, Regina, Sask., outbound, 64:7-8
 - Track, dedicated, 64:30
 - Traffic, passenger and freight, mixing, 64:30-1
 - Train speeds, increasing, travel time, impact, decrease, 2:55-7; 64:27-9
 - Train status, information system, 64:32-3

VIA Rail Canada Inc.—Cont.

- Stations
 - Intermodal, 64:8-9
 - Line-ups, 64:23, 36-8
 - Tickets, travel agency access, computer system, 2:31
 - Toronto, Ont.-Ottawa, Ont., 23:56
 - Tracks, electrifying, 64:13, 22-3
 - See also Canadian National Railways; Railways—Branch line abandonment; Witnesses
- Vice-Chairman, decisions and statements *see* Procedure and Committee business
- Victoria, B.C. *see* Air Canada
- Vincent, Dennis (Canadian Trucking Association)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 17:4, 84; 24:3, 7-8, 11-2, 14-5, 18, 21-7
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 17:4, 84; 24:3, 7-8, 11-2, 14-5, 18, 21-7
- Voluntary/charitable organizations *see* Pacific Western Airlines Ltd.
- Wabush Mines, 29:7-13
 - See also Witnesses
- Waddell, Ian (NDP—Vancouver—Kingsway)
 - Railway Safety Act (Bill C-105), 54:15-7
- Wages and salaries *see* Railways; Trucking industry
- Wagner, Hugh J. (Grain Services Union (C.L.C.))
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 20:3, 5-18
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 20:3, 5-18
- Walker, Ross *see* VIA Rail Canada Inc.—Accident
- Wallace, D.J. (Canadian Pulp and Paper Association)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 28
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 28
- Wardair
 - Reservation system, 61:18-9
 - See also Air Canada—Tickets
- Warner, Stan (Brotherhood of Locomotive Engineers)
 - Railway Safety Act (Bill C-105), 53:3-20
- Warrick, Ed (Transport Department)
 - Airports, Lester B. Pearson International, Toronto, Ont., Terminal 3, construction, Committee study, 46:3, 5-15, 20-1, 25
- Warry, Brian (Stelco Inc.)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 15:3, 23-7, 29
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 15:3, 23-7, 29
- Water bombers *see* Aircraft; Forest fires
- Waters, W.G. (Centre for Transportation Studies, University of British Columbia)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 18:4, 131
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 18:4, 131
- Wawa, Ont. *see* Air transport—Kenora, Ont.
- Wedge, Richard (City Express)
 - Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:3, 31
 - National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:3, 31

Weldon, Sirje (Canadian Manufacturers Association—Newfoundland)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:4, 80-8
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:4, 80-8

Welland Canal

Congestion, 3:7-8
 Lock Seven, collapse, damage claims, insurance coverage, etc., 3:33
 Locks, twinning, 3:8-9
 Structures, integrity, repair program, 3:5-9; 4:5, 13-4, 22; 6:10; 43:5

Wentzell, Brian (Harmon Corporation)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 27-33, 35-7
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 27-33, 35-7

Westar Mining Ltd. *see* Witnesses

Westburne Industrial Enterprises Ltd. *see* Witnesses

Western Grain Transportation Act

Amending, 29:152
 Reverse onus test, 14:30-1; 32:11
 Subsidy, paying to producers, 42:34-5, 57-8
See also Grain transportation

Western provinces *see* Canadian National Railways

Wetston, Howard I. (Consumer and Corporate Affairs Department)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 24:3, 38-9
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 24:3, 38-9

Weyerhaeuser Ltd. (Saskatchewan Division) *see* Witnesses

"Whistleblowing" *see* Railways—Employees, Drug and alcohol abuse

White, George (Westburne Industrial Enterprises Ltd.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 23:3, 38-46
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 23:3, 38-46

Whitehorse, Yukon Territory *see* Pacific Western Airlines Ltd.

Wick, Bill (CSX Rail Transport)

Railway Safety Act (Bill C-105), 55:3, 56-89

Wiersma, D.S. (Canadian Manufacturers Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 14:4, 69, 74, 76-7, 79-80
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 14:4, 69, 74, 76-7, 79-80

Wigle, Larry (Ontario March of Dimes)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:4, 50-1, 55, 59, 61
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:4, 50-1, 55, 59, 61

Wilcott, Linda (Canadian Labour Congress)

Railway Safety Act (Bill C-105), 53:3, 33-5

Wilcox, Rod (Motor Vehicle Manufacturers Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 24:3, 43-4, 47, 49-52
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 24:3, 43-4, 47, 49-52

Williams, Norman (Scotia Investments)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 34-6, 39, 41
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 34-6, 39, 41

Williams, Paul (Quénord Inc.)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 30:3, 56-8
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 30:3, 56-8

Windsor, N.S. *see* Railways—Branch line abandonment

Windsor, Ont. *see* VIA Rail Canada Inc.—Service

Wine *see* Air Canada

Winnipeg Labour Council *see* Witnesses

Winnipeg, Man. *see* Air transport

Wiseman, Victor (Railway Labour Association)

Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 26:3, 46-51
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 26:3, 46-51

Withers, Ramsay (Transport Department)

Transport Department
 Annual Report, 1984-1985, 6:36
 Estimates, 1987-1988
 Main, 38:5, 68-9, 75, 77-8, 87-90, 95-9
 Supplementary (C), 44:7, 18-9, 23, 26-7, 29, 31-3, 35-6, 47, 50, 56, 59, 65-9

Witnesses (organizations)

Advocacy Resource Centre for the Handicapped, 22:4, 51-61
 Air Canada, 13:4, 55-90; 61:3-49
 Air Transport Association of Canada, 16:4, 86-97; 41:3, 5-20
 Aircraft Operations Group Association, 22:4, 62-76
 Alberta Federation of Labour, 19:4, 89-101, 111-2
 Alberta Gas Chemicals Ltd., 19:3, 33-41
 Alberta Government, 19:3, 6-22
 Alberta Wheat Pool, 19:3, 56-64
 Albertans Against Deregulation, 19:4, 101-11
 Algoma Central Railway, 50:5, 57-68
 Arctic Transportation Ltd., 23:4, 58-64
 Association des mines et métaux du Québec, 30:3, 44-51
 Association du camionnage du Québec Inc., 29:3, 27-37
 Association of American Railroads, 29:4, 124-8, 133-4, 136-7, 140, 143-5
 Atlantic Containers Express, 26:4, 71-80
 Atlantic Provinces Transportation Commission, 28:3, 61-71
 Atlantic Provinces Trucking Association, 26:4, 108-17; 28:3, 41-50
 B.C. Federation of Labour, 18:4, 92-113
 B.C. Government Employees' Union, 18:4, 164-71
 Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics, 22:4, 49-50, 55-6, 58-9
 Board of Trade of Metropolitan Toronto, 29:56-62
 Bowater Mersey Paper Company Limited, 27:3, 48-54
 British Columbia Motor Transport Association, 18:3, 61-72
 Brookville Transport Limited, 28:4, 134-9
 Brotherhood of Locomotive Engineers, 53:3-21
 Brotherhood of Railway and Airline Clerks, 28:4, 123-8
 Brotherhood of Railway and Airline Clerks—(Airline Division), 18:3, 35-49
 Brotherhood of Railway Carmen, 26:3, 38-46; 28:4, 95-106

Witnesses (organizations)—Cont.

- Brotherhood of Railway Transport and General Workers, 23:4, 77-85
- Canada Ports Corporation, 8:5-81
- Canadian Air Line Pilots Association, 29:3, 63-77
- Canadian Auto Workers, 22:3, 5-20
- Canadian Aviation Safety Board, 34:3-19
- Canadian Brotherhood of Railway Carmen—(Prince George Lodge 1415), 19:4, 65-76
- Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, 21:4, 130-40
- Canadian Chemical Producers' Association, 14:3, 54-62
- Canadian Conference of Teamsters, 16:3, 18-38
- Canadian Council of Motor Transport Administrators, 18:3, 83-92
- Canadian Fertilizer Institute, 17:3, 27-37
- Canadian Industrial Transportation League, 17:4, 69-75
- Canadian Industrial Transportation League (Alberta Division), 19:3, 47-56
- Canadian Interagency Forest Fire Centre, 21:3, 62-6
- Canadian Labour Congress, 25:3, 5-28, 30, 83-91; 53:3, 21-39
- Canadian Manufacturers Association, 14:4, 64-80; 56:3, 26-36
- Canadian Manufacturers Association—Newfoundland, 26:4, 80-8
- Canadian Medical Association, 56:3-26
- Canadian National Millers Association, 15:4, 63-74
- Canadian National Railways, 1:17-75; 12:5-87; 29:4, 77-94, 96-100; 48:3-49; 50:5, 7-37; 63:3, 6-33
- Canadian Owners and Pilots Association, 41:3, 20-32
- Canadian Pacific Railway, 13:3-55; 29:4, 100-17; 50:5, 38-57
- Canadian Pool Car Operators Association Inc., 30:3, 31-44
- Canadian Pulp and Paper Association, 22:3, 20-39
- Canadian Railway Labour Association, 16:3, 5-17; 51:3-38
- Canadian Railway Labour Association (Manitoba Legislative Committee), 21:3, 55-6, 58, 61-2
- Canadian Railway Labour Association (Nova Scotia Legislative Committee), 27:3, 41-8
- Canadian Railway Supply Industry, 15:4, 74-89; 29:4, 162-5
- Canadian Retail Shippers' Association, 29:4, 165-75
- Canadian Transport Commission, 14:3, 6-36; 32:3, 8-57; 33:3, 12-4, 36-9, 41-6, 48; 35:3, 9, 50-1, 54, 61-4, 68-9, 76, 78, 80-1, 85, 118-24, 126, 128-30, 132, 134-5, 137, 141, 144-5, 149-50, 156, 158, 164, 166-71, 173-9, 184-5, 187-8, 191, 193, 196-7, 199-200; 36:29, 42, 62-8, 73, 76-8, 83-6, 88-9, 91-2, 94, 96, 98-102, 104-6, 108-9, 119-20, 124-8, 135-8, 140, 142-3, 150-3; 37:4, 9-40; 38:4, 8-10
- Canadian Transport Lawyers' Association, 27:4, 132-46; 29:3, 38-46
- Canadian Trucking Association, 17:4, 75-90; 24:3-27
- Canadian Union of Public Employees, Airline Division, 23:3, 12-24
- Canadian Wheat Board, 42:3, 47-88
- Canpotex, 16:4, 78-85
- Central Canada Grocers Inc., 27:101-3
- Centre for Transportation Studies, University of British Columbia, 18:4, 128-49
- Chambre de commerce de Montréal, La, 29:4, 175-86
- Chambre de commerce de Senneterre, La, 30:3, 22-5, 27-30
- C-I-L Inc., 14:3, 37-52; 30:3, 8-22
- City Express, 23:3, 24-38
- Coal Association of Canada, 13:4, 90-107
- Coalition Against Free Trade, 21:4, 102-6

Witnesses (organizations)—Cont.

- Coalition of Concerned Shippers, 16:4, 59-78; 30:3, 5-7
- Coalition of Provincial Organizations for the Handicapped, 21:4, 107-20
- Cominco Ltd., 20:4, 66-74
- Commercial Travellers' Association of Canada, 17:4, 62-9
- Consumer and Corporate Affairs Department, 16:3, 34-44; 24:3, 29-41, 46
- Consumers' Association of Canada, 17:3, 6-27; 40:3-24
- Council of Forest Industries of British Columbia, 18:3, 6-35
- CSX Rail Transport, 55:3, 55-89
- Deer Lake Chamber of Commerce, 26:4, 97-108
- Dominion Marine Association, 4:4-44; 29:4, 145-54; 42:3, 5-47
- Dow Chemical Canada Inc., 19:3, 41-7
- Entreprises ferroviaires du Canada, Les, 15:45-8
- Federal Railroad Administration, 29:4, 118-24, 130-2, 135-8, 140-4
- Federation of Canadian Municipalities, 18:3, 72-83; 40:3, 24-40; 55:3, 5-35
- Fednav Ltd., 10:4-22
- Fording Coal Limited, 18:4, 120-8
- Fraser Inc., 28:4, 139-42
- Grain Services Union (C.L.C.), 20:3, 5-18
- Grain Transportation Agency, 42:4, 47-88
- Great Lakes Pilotage Authority, 5:36-48
- Grocery Products Manufacturers of Canada, 22:3, 39-48
- Halifax-Dartmouth and District Labour Council, 27:3, 55-62
- Halifax-Dartmouth Port Development Commission, 27:4, 129-32
- Happy Valley—Goose Bay, Labrador, 26:3, 63-71
- Harmon Corporation, 26:3, 27-37
- Interior Lumber Manufacturers' Association, 18:3, 56-61
- International Association of Machinists and Aerospace Workers, 15:3, 33-44; 21:3, 54-60; 28:4, 128-34
- International Association of Machinists and Aerospace Workers (District Lodge No. 14), 19:4, 76-83, 111
- International Association of Machinists and Aerospace Workers (Provincial Council), 18:4, 171-83
- International Association of Machinists, Local 1751, 29:3, 15-27
- International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies, 27:4, 119-29
- Iron Ore Company of Canada, 29:3, 46-56
- Justice Department, 36:42, 138, 158
- Labour Council of Metro Toronto, 23:4, 64-77
- Laurentian Pilotage Authority, 5:5-35
- Luscar Limited, 29:4, 154-62
- Manitoba Federation of Labour, 21:4, 79-91
- Manitoba Government, Department of Highways and Transportation, 21:3, 6-29
- Manitoba Government Employees' Association, 21:4, 140-5
- Manitoba Pool Elevators, 21:3, 43-54
- Manitoba Trucking Association, 21:3, 29-43, 53
- Metropolitan Toronto Railway Action Committee, 55:3, 35-55
- Mining Association of Canada, 17:3, 37-53
- Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc., 27:4, 146-53
- Moncton and District Labour Council, 28:4, 117-23
- Moncton C.N. Shops Unions, 28:4, 83-94
- Motor Vehicle Manufacturers Association, 24:3, 42-52

Witnesses (organizations)—Cont.

- Nationair, 14:4, 81-92
 National Sea Products Limited, 27:3, 21-6
 New Brunswick Federation of Labour, 28:3, 51-61
 New Brunswick Government, 28:3, 6-23
 New Brunswick Liberal Party, 28:3, 24-7, 31-9
 New Glasgow District and Labour Council, 27:4, 108-11, 115, 117
 New Westminster, B.C., 54:3-30
 Newcastle Chatham District Council, 28:4, 82, 142-6
 Newfoundland and Labrador Federation of Labour, 26:4, 89-95
 Newfoundland and Labrador Government, 26:3, 6-27
 Northern Air Transport Association, 21:4, 120-30
 Northwest Territories Highway Transport Board, 19:4, 83-9
 Nova Scotia Federation of Labour, 27:3, 63-8
 Nova Scotia Government, 27:3, 6-21
 Novacor Chemicals Ltd., 19:4, 112-7
 Ontario March of Dimes, 22:4, 50-1, 55, 59, 61
 Ontario Ministry of Natural Resources, 23:3, 5-11
 Ontario Ministry of Transportation and Communications, 42:3, 5-47
 Ontario Trucking Association, 15:3, 5-22
 Pacific Western Airlines Corporation, 16:4, 45-58
 Peat, Marwick and Partners, 25:3, 50-69
 Pem-Air Ltd., 15:4, 49-63
 Potash Corporation of Saskatchewan, 20:4, 83-8
 Potato Marketing Council of Prince Edward Island, 28:4, 107-17
 Prairie Malt Limited, 20:4, 88-97
 Prince Edward Island Government, 27:4, 77-98
 Prince George and District Labour Council, 18:3-15
 Quénord Inc., 30:3, 52-8
 Railway Labour Association, 26:3, 46-51
 Regina, Sask., 52:4-34
 Retail Council of Canada, 27:4, 103-8
 Ridley Terminals Inc., 9:4-29
 St. John's District Labour Council, 26:3, 52-62
 St. Lawrence Seaway Authority, 3:5-44; 43:4-26
 Saskatchewan Federation of Labour, 20:3, 47-54, 56-7
 Saskatchewan Government, Department of Highways and Transportation, 20:4, 97-111
 Saskatchewan Minerals Company, 20:4, 57-66
 Saskatchewan Wheat Pool, 20:3, 33-45, 47
 Scotia Investments, 27:3, 34-41
 Sears Canada Inc., 27:3, 68-76
 Senior Grain Transportation Committee, 20:3, 19-33
 Stelco Inc., 15:3, 23-33
 Stora Forest Industries, 27:3, 26-34
 Sultran Ltd., 19:3, 23-33
 Telecommunications Workers Union, 18:4, 149-53
 Trade and Transportation Group, 25:3, 91-7

Witnesses (organizations)—Cont.

- Transport Department, 6:9-54; 31:3, 7, 29-30, 47; 32:7-12, 14, 16, 18-9, 23-4, 27-8, 31, 35, 41-3, 48-57; 33:3, 15-20, 28-39, 42-9; 35:3, 9, 34-5, 43, 50, 62, 65-7, 79-82, 94-6, 106-10, 121, 136, 146-7, 155-7, 165, 172-3, 193, 198-9; 36:29, 42, 72, 74-5, 78, 81, 88, 90-2, 101-4, 111-2, 130-1, 135-6, 141, 155, 159-70, 173-8, 180-2, 184-90; 38:5, 52, 58, 68-101; 39:3, 19-47, 49-50; 46:3-28; 47:5-33; 49:4-35; 57:3, 11-2, 16-7, 19-22, 26-44; 58:3, 9-39; 59:11, 24-83; 60:4, 6-31, 33-43; 62:3-71
 Transport 2000 Atlantic, 14:4, 92-107
 Transport 2000 Canada, 23:4, 47-58, 73-4
 Transportation of Disabled Persons Committee, 19:4, 121-8
 Travacon Research Limited, 25:3, 30-50
 Truro and District Labour Council, 27:4, 111-8
 Turn Air Ltd., 17:3, 54-61
 United Transportation Union, 21:4, 91-102; 51:3, 38-49; 56:3, 37-52
 VIA Rail Canada Inc., 2:5-61; 50:69-72; 64:3-44
 Wabush Mines, 29:3, 6-15
 Westar Mining Ltd., 18:3, 49-56
 Westburne Industrial Enterprises Ltd., 23:3, 38-46
 Weyerhaeuser Ltd. (Saskatchewan Division), 20:4, 74-82
 Winnipeg Labour Council, 21:3, 66-77
See also individual witnesses by surname
Wohlfarth, Tony (Canadian Auto Workers)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 22:3, 5-8, 10-2, 14-6, 20
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 22:3, 5-8, 10-2, 14-6, 20
Wolfe, Gwen (Nova Scotia Federation of Labour)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 27:3, 63-8
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 27:3, 63-8
Women *see* Transportation industry—Deregulation
Wood pulp *see* Freight rates
Wood, Tom (Moncton C.N. Shops Unions)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 28:4, 95
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 28:4, 95
Woods, J. (Peat, Marwick and Partners)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 25:65-6
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 25:65-6
Workmen's compensation *see* Farmers
Wowk, Sheryl J. (Albertans Against Deregulation)
 Motor Vehicle Transport Act, 1987 (Bill C-19), 19:4, 106-10
 National Transportation Act, 1987 (Bill C-18), 19:4, 106-10
Yellowhead Highway
 Upgrading, funds, 6:10
Yukon Territory *see* Transportation industry—Deregulation

- Winnipeg Labour Council—Suite**
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Wiseman, Victor** (Association des syndicats de cheminots canadiens (Comité législatif de Terre-Neuve))
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:46-51
- Withers, Ramsey** (ministère des Transports)
 Transports, budget
 Principal 1987-1988, 38:68-9, 75, 77-8, 87-90, 95-9
 Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:18-9, 23, 26-9, 31-3, 35-6, 47, 50-1, 56, 58-9, 62, 65-9
 Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:36
- Wohlfarth, Tony** (Travailleurs canadiens de l'automobile)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:5-8, 10-2, 14-6, 20
- Wolfe, Gwen** (Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:63-8

- Wood, Tom** (Syndicats des ateliers de CN Rail à Moncton, N.-B.)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:95
- Woods, J. (Peat, Marwick & Partners)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:65-6
- Wook, Sheryl** (Albertans Against Deregulation)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:106-10
- Yarmouth, N.-É. Voir** Air Canada—Liaisons internationales—Boston; Traversiers, services
- Yellow Freight Systems**
 Acquisition de International Carriers Ltd., 21:137; 28:124-5
 Allusions, 21:134; 24:8
- Yellowhead, route. Voir** Routes—Construction
- Yukon, gouvernement. Voir** Transports routiers, projet de loi C-19

Voir aussi: Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Voie maritime du Saint-Laurent—Suite

Péages—Suite

Etablissement en fonction du marché, proposition, 3:28-30; 4:26-7

Etats-Unis, projet de loi sur le financement des ports et des voies de navigation, incidence, 3:22-5, 27-8; 4:12-3, 15, 25; 6:39; 43:22

Gel proposé, 4:15, 24

Mesures incitatives, 3:11-2, 37; 43:22

Montréal—Iac Ontario, 43:5

Paiement

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, statut de créancier privilégié, 42:30

Lettres de crédit exigées, 42:30

Politique, 3:11

Prédétermination pour 3 ans, proposition, 4:15, 24-6

Tarification

Niveau, 44:62

Révision proposée, 3:38

Variable, 3:37, 39-40

Exploitation: Navires—Pis—Découragement

Ponts

Administration, responsabilités, etc., 43:17

Cornwall, Ont., pont international, rentabilité, 43:17

Entretien, 3:17-8

Mille-Îles, pont international, rentabilité, 43:17

Valleyfield, Qué., incident. Voir plutôt sous le titre

susmentionné Valleyfield

Porte-conteneurs

Accès, 3:10; 42:17-8; 43:26

Et cargos, proportion du trafic, 43:25-6

Potasse, transport, possibilités, etc., 3:41; 4:29-30

Remise en état, financement, 21:138

Renabilité. Voir plutôt sous le titre *susmentionné* Viabilité

Saison de navigation

Concurrence, relation, 3:41

Durée, effet de dissuasion, 42:40

Électricité, production, relation, 3:43-4

Flexibilité, 3:40-1

Prolongation, 43:22-4; 44:50

Trafic

Administration de pilotage des Laurentides, prévisions, 5:30

Diminution, 5:40

1986-1987, 43:4

Navires étrangers, prévisions, 5:42

Transports ferroviaires, concurrence, relation, 3:12-3

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Minéraliers

Transport de vrac, prévisions, 3:9-10

Utilisateurs

Doctances, discussions avec l'Administration de la voie

maritime du Saint-Laurent, 42:30

Droits, imposition, 42:29

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Viabilité

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Québec, pont, incident, 3:17-8; 4:24

Assurance contre pertes économiques, répercussions, 3:33; 4:22-3

Pour suites intentées, nombre, valeur des réclamations, etc., 3:6, 34; 4:22-3

Voie maritime du Saint-Laurent—Suite

Viabilité économique, 4:5

Maintien sans augmentation des coûts pour le

contribuable, 43:22

Utilisateurs et autres intervenants, rencontre du 8 octobre

1987, 43:18-9, 21

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Coûts—

Récupération

Voir aussi Céréales—Transport ferroviaire: Libre-échange

canado-américain: Pilotage maritime—Coûts et

Demande: Transports—Déréglementation: Transports,

projet de loi C-18; Transports ferroviaires—Tarifs-

marchandises

Voie maritime du Saint-Laurent, Administration. Voir plutôt

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

von Veh, John. Voir Ridley, Ie, C.-B., terminus de charbon,

construction et exploitation—Fednav—Marché

Votes en Comité

Transports, projet de loi C-18

Art. 67

Am. (Belsher, R.), sous-am. (Angus, I.) rejeté, 35:15

Am. (Ouellet, A.) rejeté, 35:15

Art. 135, am. (Robichaud, F.) rejeté, 35:21

Art. 165, am. (Robichaud, F.) rejeté, 36:34-5

Art. 257, am. (Benjamin, L.) rejeté, 36:42

Art. 267, am. (Benjamin, L.) rejeté, 36:44

Transports routiers, projet de loi C-19

Art. 29, am. (Ouellet, A.) rejeté, 36:58

Voyageur Colonial Limited

Trafic-passagers, déclin, 14:95

Voir aussi VIA Rail Canada Inc.—Concurrence

Voyageurs, transport ferroviaire, Loi

Allusion, 6:9

WS, émission. Voir Aéroports—Secours-incendie

Wabush, Qué. Voir Stelco Inc.—Transports

Wabush Mines

Activités, description, 29:7

Minéral, transport ferroviaire par QNS&L, tarifs, etc., 29:8-9,

11, 13-4, 51

Solutions de rechange, 29:53

Représentants, témoignages. Voir Témoins

Revenus, 29:51

Voir aussi Québec Cartier Mining Company; Transports,

projet de loi C-18

Waddell, Ian (NPD—Vancouver—Kingway)

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 54:15-7

Transports ferroviaires, 54:16-7

Wagner, Hugh (Syndicat des services du grain)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 20:5-18

Wallace, D.J. (Association canadienne des producteurs de pâtes

et papiers)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 22:28

Walker, R.A. Voir Transports ferroviaires—Accidents—Hinton

- VIA Rail Canada Inc.—Suite**
 Terrorisme—Suite
 Auteurs des méfaits, recherche, mesures, 64:16-7
 Toronto, Ont.
 Atelier d'entretien, directives, émission en anglais
 seulément, 2:13-6
 Lavioie, Claude, plainte, mesures disciplinaires, etc., 2:16-8
 Trains à grande vitesse, mise en service, possibilité, étude, 64:10-3, 17-8, 36
 Transport intermodal
 Possibilités, développement, 64:8-9
 Regina, Sask., possibilité, 64:11-2
 Voies. Voir plutôt sous le titre susmentionné Lignes
 Voir aussi les sujets particuliers
Victoria, C.-B. Voir Air Canada: Autocar, transport
Vienne, Autriche. Voir Air Canada—liaisons internationales
Vincent, Dennis (Association canadienne du camionnage)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:84; 24:7-8, 11-2, 14-5, 18, 21-4, 26-7
Vins canadiens. Voir Air Canada
Voie maritime du Saint-Laurent
 Accidents, absence en 1986, 43:5
 Agrandissement, 43:21
 Avenir, 5:29-30; 42:37-8
 Capacité, 3:9, 14; 42:15-6; 43:21
 Céréales, transport, 3:10-1; 4:6, 29; 5:30-1; 42:84
 Commission canadienne du blé
 Cargaisons, assurance, primes, 4:23-4; 42:42-3, 64, 72-4, 82; 43:19, 24
 Contrats accordés aux transporteurs maritimes, 42:42, 75-6, 84
 Utilisation de la Voie maritime, 42:49-50
 Voir aussi sous le titre susmentionné Céréales—Coûts
 Coûts, 43:6
 Brise-glace, utilisation, frais, inclusion, 42:38-9
 Commission canadienne du blé, décisions, relation, 42:13-4, 51-2
 Comparaison avec le transport ferroviaire vers l'Ouest, 4:6-11, 16-7, 31-6, 41-3; 42:9-11, 18-20, 36-7, 40-1, 69, 77; 43:10
 Imposés par le gouvernement, 42:43-4; 43:7
 Réduction, 43:10, 20
 Péages, proportion, 43:6, 20, 22
 Trade and Transportation Group, étude, 42:5-9, 31-2, 38, 57, 62, 69, 77, 86; 43:6, 10
 Élévateurs à grain
 Capacité, 42:50-1
 Coûts 42:39-40, 44-6, 69, 74
 Expéditions, 42:86; 43:5
 Croissance, 42:49
 Déclin au cours des dernières années, raisons, 42:61, 72
 Prévisions, 43:13, 15-6
 Proportion du trafic total sur la Voie maritime, 42:50
 Importance, 43:11
 Mississippi, voie fluviale
 Concurrence, répercussions, 4:6, 30, 38-40; 14:32; 42:6, 12-3, 32, 35, 37; 43:11-2
- Voie maritime du Saint-Laurent—Suite**
 Céréales, transport—Suite
 Mississipi, voie fluviale—Suite
 Trafic perdu, récupération, possibilité, 42:16-7
 Navires auto-déchargeurs, utilisation proposée, 4:16, 18-9; 42:39-40
 Navires étrangers, utilisation pour éviter le transbordement, 43:12
 Rentabilité, facteurs d'influence, 42:6-7, 37
 Tracasseries bureaucratiques, paperasserie, etc., 42:40, 63-4
 Transbordement de navire à navire, 4:18-9; 43:12
 URSS, récolte, relation, 43:20
 Volume, diminution, éléments contributeurs, 42:7
 Regina, étude, 1:17; 4:36; 29:149, 151, 153; 38:22-3; 39:6-8, 10, 13-6; 40:4; 47:32-3; 48:49-50
 Rapport, recommandations, 43:10-1, 18-20, 24-5
 Sous-comité, création proposée, 6:5-7
 Voyages
 Autorisation de voyager, 6:5-8
 Washington, E.-U., 1:11-3
 Commercialisation
 Administration de pilotage des Laurentides, activités, 5:30-1
 Dominion Marine Association, activités, 42:38
 Mission canado-américaine en Europe, 3:14-6; 43:5, 9-10
 Nouvelles marchandises, transport, possibilités, 3:41; 4:20; 42:15-7
 Onario, gouvernement, activités, 42:32, 34
 Organisme, création proposée, composition, fonctions, etc., 4:15; 42:30-1, 37
 Coûts
 Récupération, mesures envisagées, répercussions sur la viabilité économique, etc., 42:21-2, 38-9
 Réduction, projets proposés, 4:16
 Voir aussi sous le titre susmentionné Céréales
 Eclusage, droits. Voir sous le titre susmentionné Péages
 Entretien
 Dépenses, 3:18; 4:14-5
 Voir aussi sous le titre susmentionné Exploitation: Ponts
 États-Unis
 Dole, rapport, 3:34-5
 Exploitation et entretien, financement par les péages, 3:7; 4:15; 29:154; 43:19
 Infrastructure, modernisation, 42:18
 Minéraliers, trafic, 4:29
 Accroissement, mesures, 3:11-2
 Baisse, causes, 4:21
 Navires
 Pris dans les glaces
 Découragement par l'intermédiaire de péages
 saisonniers, proposition, 42:29-30
 Droits supplémentaires à payer, 42:29-30
 Transocéaniques, accommodation, 42:39-40; 43:21
 Transrouliers (roll-on, roll-off), accommodation, 3:10
 Voir aussi sous le titre susmentionné Céréales; Trafic
 Péages, 3:10, 42-3; 43:22
 Abolition, 4:12, 26; 6:39; 42:38
 Augmentation, 3:38-9; 43:5
 Eclusage, droits, 3:36-7

VIA Rail Canada Inc.—*Suite*Matériel roulant—*Suite*

Entretien et réparation, 2:29

Ateliers, construction, emplacement, etc., 2:25-6;

Coût, 2:38

Équipement acquis de CN Rail, coût, etc., 2:53; 14:36

Locomotives

Achat, 6:38; 38:28-30; 64:43-4

Diesel, mise à l'essai, 2:29

General Motors à haute puissance, acquisition, 2:32-3,

37

LRC, modification et remplacement, 64:43-4

Modernisation ou remise en état, 2:29, 32, 38

Remplacement complet, proposition, 6:38

Wagons

Trains LRC, problèmes, correction, 2:29-30

A deux niveaux, acquisition, utilisation, etc., 2:19, 46-8;

6:24; 38:27-9

Achat de Trans Consortium, 2:5-8, 20-1; 6:24-5, 37;

38:40, 47, 49-50

Location à bail, option, coût, comparaison, 38:47-9

Modernisation plutôt qu'achat de matériel neuf, 38:28,

30-1, 33-6, 39-40, 42-3, 45-7, 49, 51-2, 63-4, 38:91-3;

44:66-9; 60:26-8; 64:6-7, 21-2

Pour trajets de longue distance, achat plutôt que

location à bail, 2:45-6

Montréal, Qué.

Atelier d'entretien, français langue de travail, 2:15, 18

Plan d'entreprise 1986-1990, 2:5-61

Plans d'entreprise, établissement fondé sur une année civile

plutôt qu'une année financière, 2:44-5

Postes, services, courrier en vrac, transport, offre, 64:5-6

Projet de loi, nécessité et présentation, 64:18-9, 31

Propriétés, acquisition de CN Rail et de CP Rail, 2:21-2, 25;

14:36

Rapport annuel

1985, 2:5-61

1987, 64:4-44

Recettes, croissance, prévisions, 2:36; 38:50

Refusationnement avec CN Rail, proposition, 1:46

Rendement, normes, respect, 2:38

Renabilité

Seuil, atteinte, perspectives, 38:51

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Services-voyageurs

Réorganisation, 2:27, 30

Report on Business, article de Walter Stewart, 38:90-1

Représentants, témoins. Voir Témoins

Sécurité, responsabilités, 50:71-2

Services-voyageurs

Achalandage

Longs parcoures, 64:31-2

Niveau, 2:9-11; 38:52-3; 64:8, 13-5

Occupation, taux, relation avec l'augmentation des

tarifs, 2:35-6

Prévisions, 2:36

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Services-

voyageurs—Parcoures et Régionaux

VIA Rail Canada Inc.—*Suite*Services-voyageurs—*Suite*

Amélioration, 2:28-9

Billets, vente, agences autorisées, accroissement, 2:31

Calgary-Vancouver, 2:49

Consultations, 38:81

Coûts, recouvrement, 64:34-6

Edmonton-Calgary, 2:9; 64:36

Employés de bord, courtoisie, etc., 2:11; 38:52

Halifax-Kentville et vallée d'Annapolis, 64:36

Horaires

Dispositif à accès téléphonique, 64:32

Durée des trajets, 2:55

Modifications, 38:79

Ponctualité, 2:10-1, 27, 50-2

Retards, 64:32-3

London-Toronto, 2:34

Montréal-Toronto, 2:10

Part du marché, 2:12-3

Vitesse moyenne, 2:55

Navette, services, 2:52-3; 38:38-9

Ottawa-Montréal, service de fin de soirée, élimination,

2:58-9

Ottawa-Toronto, 23:56; 38:51-2

Parcoures

À faible achalandage, abandon, 38:80

D'agrement *Plein jour sur les Rocheuses*, popularité,

64:33

Plaintes, 2:9; 64:32-3

Qualité, 2:10

Amélioration, mesures, 2:29-30

Régionaux à achalandage faible, 64:20

Renabilité, renseignements sur les régions, 2:60-1

Réservation, système

Amélioration, 2:31

Queues d'attente en gare et places réservées, 64:23-4,

36-8

Restauration, service, 64:16

Service transcontinental, 2:27-8, 30, 48

Sondage d'opinion, 2:8-9

Tabac, usage, restrictions, répercussions, 64:24-5

Toronto-Niagara Falls-St. Catharines, 38:80-1

Toronto-Ottawa, 2:9-10

Vitesse moyenne, augmentation, 2:55

Trains mixtes de passagers et de marchandises, utilisation,

2:34-5

Vitesse, augmentation, 2:56-7; 64:27-31

Voyageurs-mille par train-mille, moyenne, 2:11

Wagons-lits en attente, Regina, Sask., 64:7-8

Siège social, directives, émission dans les deux langues

officielles, 2:13, 15-6, 18

Tarifs

Concurrence des autres modes de transport, 2:54; 64:15-6,

26-7

Réduction, 38:53

Stratégie, 2:33-4

Voir aussi sous le titre *susmentionné* Services-

voyageurs—Achalandage—Occupation

Terrorisme

Alerte à la bombe, fréquence, 64:14-5

- Uggerslev, S.B. (Cominco Chemicals and Fertilizers)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
de loi C-19, 20:66-74
- Union Pacific
Allusions, 13:17, 37
- Union soviétique (URSS). Voir Céréales; Voie maritime du
Saint-Laurent—Céréales
- United Food and Commerce Workers International Union.
Voir Comité—Témoins—Comparution
- United Parcel Service
Allusions, 17:87; 18:64, 137
- Université de la Colombie-Britannique
Centre for Transportation Studies
Représentants, témoins. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports
ferroviaires—Sociétés ferroviaires canadiennes—
Productivité; Transports routiers, projet de loi C-19
Faculté de commerce et d'administration des affaires, études,
financement par des organismes gouvernementaux et
non-gouvernementaux, etc., 17:87; 18:136-8, 141-2, 145-7
- URSS. Voir Union soviétique
- USA Today, émission. Voir Camionnage—États-Unis—Sécurité
- Valleyfield, Qué. Voir Voie maritime du Saint-Laurent
- Vancouver, C.-B. Voir les sujets particuliers
- Vanda, Judy (St. John's and District Labour Council)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
de loi C-19, 26:52, 56-7, 59-62
- van Duynendyk, N. (ministère des Transports)
Transports, budget supplémentaire (C) 1987-1988, 44:33-4
- Véhicules à moteur, inspection. Voir Transports routiers—
Inspection
- VIA Rail Canada Inc.
Alcoolisme et toxicomanie
Aide aux employés, 50:70-1; 64:39-40
Dépistage, 2:60; 50:70-2
Allusions, 12:15; 23:50; 39:12
Approvisionnement, politique d'autonomie, 64:4-5
Avenir, 2:8, 12, 37
Bilinguisme, 2:13
Budgets d'exploitation et d'immobilisation 1985 (modifié) et
1986, 2:5-61
- CN Rail
Concurrence, relations, 2:39-40
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Employés—
Distinction; Lignes; Matériel—Équipement;
Propriétés. Refusionnement
Commercialisation, activités, 2:54; 38:53
Employés, nombre, diminution, 2:30-1
Fortais de voyages, ententes, 64:39
Horne, groupe d'étude, recommandations, 2:27-8, 30
Sénat, comité, rapport, recommandations, 2:31
Vice-président responsable, nomination, 2:30
Consignateurs d'événements, choix, 2:49-50

- VIA Rail Canada Inc.—Suite
Concurrence
Déloyale de VIA envers Voyageur Colonial Limited,
allégations devant l'ONT, 64:9, 25-6
Voir aussi sous le titre *susmentionné* CN Rail; Tarifs
Consultations, comité de liaison avec les communautés
desservies, 64:40-1
Crise financière, 2:37
Déficit, financement par le gouvernement fédéral, 2:36-8
Horne, groupe d'étude, rapport, recommandation, 2:37
Sénat, comité, rapport, recommandation, 2:37
Dépenses de fonctionnement, 44:32-3, 43-4
Ventilation, 44:52
Employés
Alcool et drogues, abus. Voir plutôt sous le titre
susmentionné Alcoolisme et toxicomanie
Distinction des employés de CN Rail, perception du
public, etc., 2:39-40
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Commercialisation;
Services-voyageurs
Financement, contribution du gouvernement fédéral,
38:26-7, 30, 32, 50; 60:21
Gares
Activités, horaire limité, 64:32
Contrôle, 2:28-9
Embellissement, programme, 2:29; 38:28
Handicapés, transport, 21:118
Kelly, Clariss, cas, décision de la CCT, etc., 21:110-1, 114;
35:80
Horne, groupe d'étude
Coût, 38:27
Recommandations, mise en oeuvre, etc., 2:19, 21-3, 32, 37,
46; 38:26-9
Déficit
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Commercialisation;
Lignes
De CN Rail
Acquisition, 14:35-6
Utilisation, 2:39
Protection contre abandon par CN Rail, décision de la
CCT relative au tronçon de Smiths Falls, 2:40-4, 51;
12:34; 14:23, 35
De CN Rail et de CP Rail
Accès, 64:9-10
Modification, amélioration, 64:22-3, 30-1
Entretien et inspection des voies, 2:57-8
Non rentables abandonnées par le gouvernement libéral
précédent, 38:28-9
Rétablissement par le gouvernement progressiste
conservateur actuel, 38:29
Mandat, 2:26-7
Matériel roulant
Achat
Appel d'offres, recours, etc., 6:24, 37-8
Coût annuel, 6:38-9
Gouvernement libéral précédent, politique, 38:29
Âge, répercussions sur les coûts d'entretien et de
réparation, 2:10
Auto-rails, utilisation, 64:20
Besoins, évaluation, 64:19-22

- Travaux du Comité—Suite**
En vertu de l'art. 96(2) du Règlement—*Suite*
Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:5-40; 38:6-22
Planification, 1:10-7; 38:22-5; 39:5-19; 44:5-6, 14-5, 17, 72; 47:32-3; 48:49-50; 53:39-41; 57:44-6
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 49:5-14, 17-35; 50:7-72; 51:4-49; 52:5-34; 53:4-41; 54:4-30; 55:5-89; 56:4-52; 57:4-46; 58:9-40; 59:2-48-3
Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 7:5-56; 8:5-81; 9:4-29; 10:4-22
Transports, budget
Principal
1987-1988, 38:26-101
1988-1989, 60:6-31, 33-42
Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:18-72
Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:5-54
Transports, projet de loi C-18, 11:5-53; 12:5-87; 13:5-107; 14:6-115; 15:5-89; 16:5-97; 17:6-90; 18:6-183; 19:6-128; 20:5-111; 21:6-148; 22:5-85; 24:4-52; 25:5-97; 26:6-117; 27:6-154; 28:6-186; 30:5-62; 31:5-48; 32:4-58; 33:7-50; 34:4-19; 35:25-200
Transports routiers, projet de loi C-19, 11:5-53; 12:5-87; 13:5-107; 14:6-115; 15:5-89; 16:5-97; 17:6-90; 18:6-183; 19:6-128; 20:5-111; 21:6-148; 22:5-85; 23:5-84; 24:4-52; 25:5-97; 26:6-117; 27:6-154; 28:6-186; 30:5-62; 31:5-48; 32:4-58; 33:7-50; 34:4-19; 35:25-200
30:5-62; 31:5-48; 32:4-58; 33:7-50; 34:4-19; 35:25-200
VIA Rail Canada Inc.
Budgets d'exploitation et d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, 2:5-61
Plan d'entreprise 1986-1990, 2:5-61
Rapport annuel
1985, 2:5-61
1987, 64:4-44
Travelers, services
Île-du-Prince-Édouard, 27:77; 28:110
Subventions, 33:20
Souris, I.-P.-É.—Îles-de-la-Madeleine, Qué., 38:94-5
Terre-Neuve
Intégration aux réseaux routiers et ferroviaires, 26:25-6
Labrador, 26:63, 66-70
Subventions, 33:20
Yarmouth, N.-É., 27:19
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
Trenton, N.-É. *Voir* Hawker Siddoley Canada Inc.
Tretheway, Michael (Association des consommateurs du Canada; Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:8-14, 18-21, 24-7; 18:141-2, 146-9
Triangle de Wawa. *Voir* Transports aériens—Sécurité
Tribunal de l'aviation civile
Etablissement, pouvoirs, etc., 6:9
Voir aussi Transports, projet de loi C-18—Transports aériens—Réglementation
- Trotter, Frank** (Trade and Transportation Group)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:5-7, 10-22, 24-7, 31-3, 35-6, 41-6
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:91-7
Truro and District Labour Council
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Tucker, Bill (Bureau canadien de la sécurité aérienne)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 34:16-7
Tulsequah, C.-B. *Voir* Transports ferroviaires—Accidents
Tunnel Connaught. *Voir* CP Rail
Turn-Air Ltd.
Assurance, certificat, présentation demandée par la CCT le 20 février 1984, 37:12-3, 35
Dossiers, saisie par la GRC pour une enquête relative à Spur Aviation, 17:22-4, 29
Examen par les enquêteurs de la CCT, 37:37-40
Enquêtes en vertu de la Loi sur l'aéronautique, 37:19, 31-3
Licence d'exploitation
Demande pour une licence de catégorie 4, rejet par la CCT, etc., 37:29-31
Révocation pour ne pas avoir présenté des documents dans les délais prescrits, 17:54-5; 31:47; 35:116; 37:26
Chronologie des événements, 37:10-7
Commission canadienne des transports, rôle, 37:9-10
Documents en question, nature exacte, 37:27-8
Indemnisation du propriétaire Fred Turner, etc., 6:21-3; 14:9-10; 17:56-60; 37:36-7; 38:16-9, 21
Mulroney, le très hon. Brian, premier ministre, entretien avec M. Turner le 14 mai 1987, 37:6-7, 20-1
Procédure judiciaire, plainte déposée le 3 avril 1986, etc., 37:5-6, 8; 38:11-21
Suspensions
Du 8 septembre 1983 pour faute d'emploi d'un chef pilote, 37:10, 28, 34-5
Du 15 au 28 mars 1984 pour infraction aux règlements de taxe de mise en place, ordonnance du 15 décembre 1983, 37:11-2
Programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:5-40; 38:6-22
Relance, possibilités, 44:50-1
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Appendices—Transports, ministère; Transports, projet de loi C-18
Turner, Fred (Turn-Air Ltd.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:54-6, 60
Voir aussi Comité—Licence—Révocation
Turn-Air Ltd.
CN Rail, Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:23
Twin Otter, avions. *Voir* Transports aériens—Avions

- Transports routiers, projet de loi C-19.....Suite**
 Promulgation, report jusqu'à l'adoption du Code national de sécurité par toutes les provinces, proposition, 26:13
 Québec, gouvernement, position, 19:48, 52-3
 Rapport à la Chambre, 36:24-8, 191
 Régions éloignées, services, zones désignées, établissement suggéré, 30:49-50
 Réimpression, 36:191
 Relations industrielles, répercussions, 25:89-90
 Répercussions, 21:7
 Examen après quatre ans, disposition, inclusion proposée, 31:9
 St. John's and District Labour Council, position, 26:52-8
 Saskatchewan, gouvernement
 Position, 20:102-3
Voit aussi sous le titre susmentionné Entrée
 Saskatchewan Minerals Company, position, 20:57-60
 Sears Canada Inc.
 Camions, parc de la compagnie, changements de retour, répercussions, 27:75, 115-6; 28:43-4
 Position, 27:71-2
 Sécurité
 Application des règlements, pouvoirs, délégation aux provinces, disposition, inclusion proposée, 31:8
 Aspect, traitement, 24:18-9, 23-4
 Code national. *Voit plutôt sous le titre susmentionné*
 Code national de sécurité
 Matériel non sécuritaire, certification, protection des employés en cas de refus, disposition, inclusion proposée, 21:37-8, 57, 71; 23:70-1; 24:11-2; 27:117; 28:127; 32:50-1
 Normes, établissement, pouvoir du ministre, 21:104
 Réglementation, pouvoirs, attribution au gouverneur en conseil, 32:48; 36:158
 Réglementation et inspection, services, établissement préalable, proposition, 27:95, 102, 140; 28:32-3, 124; 30:10-2; 31:44-5
 Répercussions, 14:38; 18:65-6, 75; 22:41, 45-6; 23:65, 68; 24:26; 25:86-7; 26:60; 28:123-4; 29:169
 Travail, ministère, implications, 17:88-9
Voit aussi sous le titre susmentionné Camionnage extra-provincial; Entrée—Transition
 Sénat, étude, audiences, tenue proposée, 25:23
 Services
 Répercussions, 23:68
 Terre-Neuve, maintien, disposition, inclusion proposée, 26:41, 59-60
 Steelco Inc., position, 15:24
 Syndicat canadien de la fonction publique, Division du transport aérien, position, 23:12-4
 Syndicat des services du grain, position, 20:5-8
 Telecommunication Workers Union, position, 18:149-50
 Terre-Neuve et Labrador, gouvernement, position, 26:10-1
 Titre adopté, 36:191
 Transport intermodal, répercussions, 22:44-5
 Travailleurs canadiens de l'automobile, position, 22:5-9
 Truro and District Labour Council, position, 27:111-3
 Université de la Colombie-Britannique, Centre for Transportation Studies, position, 18:131-2
 Westburne Industrial Enterprises Ltd., position, 23:38-41
 Winnipeg Labour Council, position, 21:68
 Yukon, gouvernement, position, 19:86-7

- Transports routiers, projet de loi C-19.....Suite**
Voit aussi Transports, projet de loi C-18; Votes en Comité
 Travacon Research Limited
 Représentant, témoignage. *Voit* Témoins
 Travail, Code canadien. *Voit plutôt* Code canadien du travail
 Travail, ministère. *Voit* Transports routiers, projet de loi C-19—Sécurité
 C-19—Sécurité
 Travail, régime d'indemnisation en cas d'accidents
 Agriculteurs travaillant aux États-Unis avec leurs instruments aratoires, participation, modalités, 60:31
 Travailleurs, prestations d'adaptation, Loi. *Voit* Transports, projet de loi C-18—Transports aériens—Emploi—Travailleurs et Transports ferroviaires—Sociétés—Travailleurs
 Travailleurs canadiens de l'automobile
 Composition, représentativité, etc., 22:5
 Représentants, témoignages. *Voit* Témoins
Voit aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105; Transports, projet de loi C-18
 Travaux du Comité
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
 Plan d'entreprise 1986-1991, 3:5-44
 Rapport annuel 1985-1986, 3:5-44; 4:4-44; 42:5-88; 43:4-26
 Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, rapport annuel 1985, 5:36-48
 Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:5-35
 Air Canada
 Budget d'investissement modifié de 1987, 61:4-49
 Plan d'entreprise 1987-1991, résumé, 61:4-49
 Rapport annuel 1987, 61:4-49
 Canadien National
 Budget d'immobilisation 1986, 1:17-76
 Plan d'entreprise 1986-1990, 1:17-76
 Rapport annuel
 1985, 1:17-76
 1987, 63:4-35
 En vertu de l'art. 96(2) du Règlement
 Aéroport international Lester B. Pearson, aéroport n° 3, examen des activités et des installations proposées, 46:4-28
 CN Rail, Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:4-49
 Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton (Foisy), recommandations, étude, 47:6-32
 Transports aériens
 Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:19-50; 40:4-40; 41:5-32
 Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:5-71

- Transports routiers, projet de loi C-19.....—Suite**
- Entreprises canadiennes—*Suite*
- Propriété étrangère, limitation, disposition, inclusion proposée, 21:36-7
- Transformation en filiales américaines, possibilité appréhendée, 24:8-9
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Entreprises américaines—Réciprocity
- Etude, 11:5-53; 12:5-87; 13:5-107; 14:6-115; 15:5-89; 16:5-97; 17:6-90; 18:6-183; 19:6-128; 20:5-111; 21:6-148; 22:5-84; 23:5-85; 24:4-52; 25:5-97; 26:6-117; 27:6-154; 28:6-146; 29:6-186; 30:5-62; 31:5-48; 32:4-58; 33:7-50; 34:4-19; 35:25-200
- Article par article, date, 13:3
- Déplacements du Comité, 15:33; 21:6; 23:68; 25:5-8; 29-30; 26:6; 27:6; 55; 62; 29:15
- Autorisation de la Chambre, demande, 13:3
- Colombie-Britannique, audiences à l'extérieur de Vancouver, non-tenu, etc., 18:7-11; 13-5; 92-4; 171-2; 25:8
- Itinéraire, approbation, 14:3; 53
- Ontario, région sud, audiences, non-tenu, 25:6-7
- Publicité dans les journaux, 15:4; 18:107; 112; 171
- Recherchistes des partis, accompagnement lors des déplacements, 13:4; 14:4
- Terre-Neuve, audiences à l'extérieur de Saint-Jean, non-tenu, 26:57-8
- Personnel de soutien, embauche, 13:3
- Séances, tenue et impression des témoignages en l'absence de quorum, 13:3
- Témoins, comparution, 25:29; 26:95-7
- Association canadienne du camionnage, deuxième comparution, demande, 17:83-5
- Colombie-Britannique, gouvernement, 18:120
- Demands, date limite, 14:4
- Frais de déplacement et de séjour, remboursement, 36:191
- Sélection, critères, 14:4
- Expéditeurs, consommateurs et transporteurs, traitement, équilibre, etc., 18:109-10; 31:5-6; 13
- Fabricants canadiens de produits alimentaires, position, 22:40-2
- Fardeau de la preuve
- Distinction du fardeau de la procédure, 27:134
- Inversée (critère de l'intérêt public). *Voir sous le titre susmentionné* Camionnage extra-provincial; Entrée—Transition
- Fédération canadienne des maires et des municipalités, position, 18:75-6; 81-2; 108
- Fédération du travail de la Colombie-Britannique, position, 18:92-101; 104-5
- Membres, consultation, 18:109
- Fédération du travail de la Saskatchewan, position, 20:47-51; 53-5
- Fédération du travail de l'Alberta, position, 19:89-91
- Fédération du travail du Nouveau-Brunswick, position, 28:52-4
- Fraser Inc., position, 28:139-41
- Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, position, 21:130-40; 23:78-81
- Transports routiers, projet de loi C-19.....—Suite**
- Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada, position, 28:95-103
- General Motors du Canada, expéditions, transport, répercussions, 24:49-50
- Grains du Canada, Loi, modification corrélatrice, 36:176
- Halifax-Dartmouth and District Labour Council, position, 27:55-8
- Highway Transportation Board, Territoires du Nord-Ouest, position, 19:83-5
- Information pertinente, absence de considération par les rédacteurs du projet de loi, 21:33-4
- Institut canadien des engrais, position, 17:28
- Intérêt public, critère. *Voir sous le titre susmentionné* Camionnage extra-provincial—Fardeau; Entrée—Transition
- Labour Council of Metro Toronto, position, 23:64-8
- Libellé
- Complexité, 27:133; 136; 142-3; 28:44-5; 138; 29:38-9; 42-3
- Version améliorée, présentation par l'Association simplifiée proposée, 27:135-6
- canadienne des avocats en transport, 29:45-6
- Licences d'exploitation
- Octroi, procédure actuelle, répercussions, 29:38; 43-4
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Autocar; Camionnage extra-provincial; Camionnage intra-provincial
- Livre blanc *Aller sans entraves*, relation, 17:76; 18:108
- Manitoba, gouvernement, position, 21:10-1
- Manitoba Trucking Association, position, 21:29-32
- Marchandises, transport via les États-Unis, répercussions, 11:44-5
- Moncton and District Labour Council, position, 28:117-20
- Municipalités
- Position, 18:81-2; 108
- Répercussions, 18:75-6; 81-2; 108
- National Sea Products Limited, position, 27:22-3
- New Glasgow and District Labour Council, position, 27:109-11
- Newcastle-Chatam and District Labour Council, position, 28:142-5
- Nord canadien, réglementation proposée, ligne de démarcation Nord-Sud, etc., 19:85-7; 20:52; 26:14; 114; 33:14-5
- Nouveau-Brunswick, gouvernement, position, 28:6-9
- Nouvelle-Ecosse, gouvernement, position, 27:10-1
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Entrée
- Novacor Chemicals Ltd., position, 19:112-3
- Objectif, 31:5-6; 13
- Ontario Trucking Association, position, 15:5-9; 14-5
- Prince George and District Labour Council, position, 18:6-10
- Prix
- Credit, conditions, restrictions proposées, 36:166-7
- Réglementation, incidence, 25:9-10
- Répercussions, 15:12-3; 21:32; 25:86; 28:124
- Prix abusifs
- Aspect, traitement, 11:48; 15:7; 17:81; 18:132
- Définition, 15:21
- Dispositions spécifiques, inclusion proposée, implications, etc., 24:29-30; 25:89; 29:28; 37
- Voir aussi sous le titre susmentionné* Entreprises américaines

- Transports routiers, projet de loi C-19.....—Suite**
 Dominion Maritime Association, position, 29:145-9
 Emploi
 Aspect, traitement, 19:99-101, 105; 20:5-6; 23:65, 67
 Protection, dispositions, inclusion proposée, etc., 20:53;
 21:55-6, 89-90; 28:33, 58-9
 Répercussions, 18:174; 21:55; 23:68; 25:18; 26:91; 27:57;
 28:122-3, 123-4, 141; 30:8
 Entrée en vigueur, 19:48, 52-4; 26:116; 28:66-7, 69-71
 Alberta, gouvernement, position, 19:9, 12, 14, 20
 Code national de sécurité, entrée en vigueur préalable ou
 simultanée, proposition, 15:6, 8-9, 11, 14-6, 19-20, 30-1;
 16:23; 17:31-2, 50, 67, 70, 168-9; 19:11, 13-4,
 20, 88; 21:11, 14, 30, 32, 39, 41, 131, 133, 146; 22:43,
 45-6; 23:41-2, 45; 24:18-9, 24-5; 25:80; 26:10-2, 116;
 27:11, 13, 17-8, 92, 100-1, 132-3, 135-7, 140-1;
 28:26-7, 32-3, 39, 45, 48, 66, 126; 29:28-9,
 40-1, 172; 30:6, 10; 31:44; 33:30; 35:104-5; 36:183-90
 Période de rodage, inclusion proposée, 16:20-2, 24;
 17:31, 79; 18:67, 88-90, 168; 19:53-4; 21:36;
 26:11; 29:41; 36:183, 187
 Ile-du-Prince-Edouard, gouvernement, position, 27:91-2
 Nouvelle-Ecosse, gouvernement, position, 27:18
 Report proposé, 36:182-3
 Saskatchewan, gouvernement, position, 20:102
 Transition, période de trois ans, application du critère de
 l'intérêt public (fardeau de la preuve inversée), 11:8,
 12, 20, 26; 14:67; 15:14-5, 24; 16:21-2; 17:41, 47; 18:62-3,
 66-7; 19:9, 14, 48; 21:28; 23:40; 27:11, 135, 138; 28:66-7,
 135, 140; 29:168, 177; 31:8
 Abolition proposée, 15:66, 68; 16:63; 20:110, 30;
 27:99; 28:45
 Aptitude, test et code de sécurité, relation, 35:107-8
 Association canadienne du camionnage, position,
 17:77-9; 27:140; 28:47-9, 137; 33:30-2; 35:103;
 36:185
 Délai, prolongation à cinq ans, 28:69-71; 29:57, 168-70,
 173-4; 30:7; 31:9, 24-7, 29-30; 32:55-6; 35:100-8;
 36:161, 184-5, 190
 Exploitants non syndiqués, entrée sur le marché,
 implications, 16:19-20, 28-9
 Report, possibilité, inclusion proposée, 20:102
 Sécurité, répercussions, 27:134-5
 Entreprises américaines, accès au marché canadien, 15:32;
 18:17, 132
 Assujettissement à la Loi sur l'investissement au Canada,
 11:8
 Cabotage, interdiction, 11:21
 Lois et règlements canadiens, respect, surveillance,
 responsabilités fédérales, etc., 29:177, 183-4
 Prix abusifs, pratiques antipécuniaires, 25:90-1
 Réciprocité pour les activités des entreprises canadiennes
 aux E.-U., disposition conditionnelle, inclusion
 proposée, etc., 11:32; 15:33, 87; 17:34; 22:46-7; 23:46;
 24:6-7; 29:28, 31-4, 59; 30:14; 31:9-10, 23; 32:52-5
 Répercussions, 11:7-8; 15:24, 32; 16:6, 16, 26-7; 18:62-4;
 21:42; 24:43-4; 25:17-8, 76; 25:85; 28:17; 32:53
 Entreprises canadiennes
 Activités à l'étranger, traitement injuste ou
 discriminatoire par le pays hôte, élimination par voie
 de consultation et pouvoir de représailler, disposition,
 36:154-5, 171-6
- Transports routiers, projet de loi C-19.....—Suite**
 Camionnage extra-provincial, licences.....—Suite
 Transfert—Suite
 Employés, droits, conditions, inclusion proposée,
 31:46-8
 Interdiction, 36:168-9
 Valeur, 36:169
 Camionnage intra-provincial
 Licence d'exploitation, obtention et respect des conditions,
 obligation, 36:170
 Voir aussi sous le titre susmentionné Camionnage extra-
 provincial
 Canadian Industrial Transportation League
 Alberta, division, position, 19:47-8
 Position, 17:69-73
 Canadian National Millers Association, position, 15:63-8
 Canadian Retail Shippers' Association, position, 29:168-9
 Chambre de commerce de Deer Lake, position, 26:100
 Chambre de commerce de Montréal, position, 29:175-8
 Chrysler Canada Ltée, camions, parc, exploitation,
 répercussions, 24:44-5
 C-I-L Inc., position, 14:37-9
 CN Rail, Moncton, N.-B., ateliers, syndicats, position, 28:83-9
 Coalition Against Free Trade, position, 21:102-5
 Coalition of Concerned Shippers, position, 16:60, 63-5; 17:78;
 27:99; 30:6
 Code national de sécurité
 Application au camionnage et au transport par autocar,
 32:48
 Critères, enchaînement dans la loi, proposition, 23:41, 43
 Inclusion, 25:71, 75
 Voir aussi sous le titre susmentionné Camionnage extra-
 provincial—«Aptitude»—Distinction; Entrée en
 vigueur; Promulgation
 Cominco Chemicals and Fertilizers, position, 20:67-8
 Commerce du détail, industrie, prix, réduction anticipée,
 27:106-7
 Commission des transports des provinces de l'Atlantique,
 position, 28:62-3
 Compétences fédérales et provinciales, relation, 29:44
 Concentration de l'industrie, répercussions, 25:85, 87-9
 Concurrence, répercussions, 19:110; 22:41; 25:85, 87-9;
 28:138-40; 30:32
 Conférence canadienne des teamsters, position, 16:19-21
 Conseil canadien du commerce de détail, position, 27:98-100
 Consommateurs
 Avantages retirés, 27:106-8
 Voir aussi sous le titre susmentionné Expéditeurs
 Consommation et Corporations, ministère
 Bureau de la politique de la concurrence, consultation,
 participation à la rédaction, etc., 24:30-1
 Consultation fédérale-provinciale, processus, inclusion
 proposée, 26:10-1
 Council of Forest Industries of British Columbia, position,
 18:16-7
 CP Rail, position, 13:52; 21:104
 Développement économique régional
 Rôle, importance, énoncé, inclusion proposée, 26:113;
 28:17
 Voir aussi sous le titre susmentionné Camionnage extra-
 provincial

- Transports routiers, projet de loi C-19.....—Suite**
 Camionnage extra-provincial, licences.....—*Suite*
 «Aptitude, de volonté et de capacité».....—*Suite*
 Éléments devant être compris dans les critères d'aptitude, 36:167-8
 Test d'aptitude, définition, etc., 29:28-30, 37, 33:32-3; 35:99-100, 106-7, 112
 Camionnage intra-provincial autorisé en vertu d'un permis extra-provincial existant, validité, protection, 36:178-82
 Commissions provinciales, décisions, acceptation par une autre commission provinciale, pouvoir, autorisation proposée, 20:107; 21:11
 Conditions
 Rattachement par les commissions provinciales, droit, inclusion proposée, 21:11
 Respect par le titulaire, 36:159
 Critères
 Détermination par le gouverneur en conseil après consultation avec la province touchée, 35:109
 Suppression proposée, 32:48-9; 36:160
 Demandes
 Antécédents du demandeur, prise en considération, 36:162-4
 Appui d'un expéditeur, exigence, suppression, 32:49; 36:164-5
 Critères, conformité, 36:159
 Opposition, droit d'intervention, inclusion proposée, 21:10
 Développement économique régional, prise en considération, 21:101
 Fardeau de la preuve inversée (critère de l'intérêt public), 15:8, 13-4; 19:11-2, 55, 63, 87-8; 20:39-40, 102, 109-10; 21:14, 36, 38-9, 136, 139; 24:16, 19, 26; 25:75; 26:112; 27:11, 13, 140; 28:44-5, 135, 137; 29:27, 30-1, 39-40; 31:8, 23-4; 35:100, 105, 108
 Application, durée, prolongation, pouvoir du gouverneur en conseil, disposition, inclusion proposée, 31:9
 Pertes entreprises, pertes financières appréhendées, 27:140
 Suppression et maintien des critères de la «nécessité et de la commodité publiques», proposition, 36:160
 Licences existantes, validité, protection, 32:55
 Points de départ et d'arrivée au-delà des frontières provinciales, élimination, protocole d'entente fédérale provinciale de février 1985, jugement de la Cour d'appel du Manitoba, répercussions, etc., 29:181-2; 33:27-9
 Réglementation provinciale
 Aspects administratifs, répercussions, 24:13-4
 Office provincial, pouvoir en matière de sécurité, délégation à un tiers, 32:49-50; 36:165-6
 Sécurité
 Exigences, respect, etc., 31:7; 32:50
 Voiture sous le titre *susmentionné* Camionnage extra-provincial—Aptitude
 Stabilité financière, aspect, prise en considération, 35:106-7
 Succession, droits, assujettissement proposé, 35:110-2
 Aptitude et sécurité, normes, respect, exigence, 32:51-2
- Transfert**
 Distinction du Code national de sécurité, 27:146
 71-2, 77, 142, 144-5; 28:26, 67, 124, 127-8, 138, 140
 66; 18:70; 19:47-8; 21:10, 68; 22:41; 26:54; 27:49, 54, 56
 «Aptitude, de volonté et de capacité», critères, 14:56; 15:15
 Camionnage extra-provincial, licences d'exploitation
 28:123-5
 Brotherhood of Railway and Airline Clerks, position, Brookville Transport Limited, position, 28:135-9
 18:62-3
 British Columbia Motor Transport Association, position, 18:165-7, 169-71
 British Columbia Government Employees' Union, position, Bowater Mersey Paper Company Limited, position, 27:49
 Board of Trade of Metropolitan Toronto, position, 29:57
 Voiture sous le titre *susmentionné* Code—Application
 36:177-8
 protection, 36:177-8
 permis extra-provincial existant, validité, Transport intra-provincial autorisé en vertu d'un
 Licences existantes, validité, protection, 32:55; 36: Critères d'octroi, 32:56-7
 Conditions, respect par le titulaire, 32:48; 36:158-9
 Licences d'exploitation
 Industrie, position, 32:56-7
 Autocar, transport
 Statut spécial demandé, 26:113-4
 Répercussions, 28:42
 Atlantique, région
 28:42-3, 138
 Atlantic Provinces Trucking Association, position, 26:108-12; Association minière du Canada, position, 17:38, 41-2, 49
 Position, 15:35-6; 21:54-5; 28:130
 District n° 14, position, 19:77-9
 18:171-6
 Colombie-Britannique, conseil provincial, position, travailleurs de l'aérospatiale
 Association internationale des machinistes et des Association du camionnage du Québec Inc., position, 29:27-8
 16:5-6, 16; 21:55
 Association des syndicats de cheminots canadiens, position, 14:67
 Position, 86-7
 Nouvelle-Ecosse—Terre-Neuve, division, position, 26:80-2, Association des manufacturiers canadiens
 Etude—Témoin
 Voiture sous le titre *susmentionné* Entrée—Transition: Position, 17:76-81, 84; 26:109; 27:17; 28:42-3
 Association canadienne du camionnage
 position, 22:21-6
 Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, position, 14:54, 56
 Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Voiture sous le titre *susmentionné* Libellé—Version
 Position, 27:132-5; 28:137-8; 29:38-42
 Association canadienne des avocats en transport
 Am. (Beisher, R.), 36:190, adopté, 191
 Art. 30, 36:190, adopté, 191
 Am. (Ouellet, A.), 36:183-5, rejeté, 186
 Am. (Ouellet, A.), 36:182, rejeté, 183
 Am. (Benjamin, L.), 36:187-9, rejeté, 190
 Art. 29, 36:182-9, adopté, 190
 Transports routiers, projet de loi C-19.....—Suite

- Transports routiers—Suite**
Voit aussi Transports, projet de loi C-18
- Transports routiers, Loi de 1986. Voir plutôt** Transports routiers, projet de loi C-19
- Transports routiers, projet de loi C-19. Ministre des Transports**
 Adoption, 19:99-100
 Rapide demandée, 14:39, 46, 65, 68-9; 15:24, 64; 17:72; 18:17; 20:57; 23:41; 27:98-9; 29:169; 30:8, 10; 35:99, 101
 Report demandé, 18:101
- Alberta, gouvernement**
 Position, 19:6-10, 55
Voit aussi sous le titre susmentionné Entrée
 Albertans Against Derogulation, position, 19:101-2, 104
 Amendements, 31:5-6
 Dépôt auprès du greffier, date limite, 13:3-4; 30:60-1
 Etude, 30:62
 Gouvernement, exemplaires, distribution aux membres du Comité, 32:4-5, 18-9; 33:7-10, 14
 Liste, distribution, 30:59
 Application de la loi
 Consommation et Corporations, ministère, rôle, 16:40
 ONT, rôle, 14:33
 Art. 1 réservé, 36:158, adopté, 191
 Art. 2 adopté, 36:158
 Art. 3, nouvel art. (Gray, D.) adopté, 36:158
 Art. 3, 36:158, adopté, 159
 Art. (Gray, D.), 36:158, adopté, 159
 Art. 4 et 5 adoptés, 36:159
 Art. 6 adopté, 36:159
 Am. (Reid, J.) adopté, 36:159
 Art. 7, 36:159-60, adopté, 161
 Am. (Angus, I.) rejeté, 36:160
 Am. (Belsher, R.) adopté, 36:159
 Am. (Gray, D.) adopté, 36:161
 Am. (Layton, R.), 36:160, adopté, 161
 Art. 8, 36:161-7, adopté, 168
 Am. (Angus, I.), 36:166, rejeté, 167
 Am. (Angus, I.), 36:167, adopté, 168
 Am. (Ouellet, A.), 36:161-3, rejeté, 164
 Am. (Reid, J.) adopté, 36:166
 Am. (Taylor, G.), 36:164, adopté, 165
 Am. (Taylor, G.), 36:165, adopté, 166
 Art. 9, 36:168-9, adopté, 170
 Am. (Belsher, R.) adopté, 36:168
 Am. (Layton, R.), 36:168-9, adopté, 170
 Art. 10 adopté, 36:170
 Art. 11 adopté, 36:170
 Am. (Gray, D.) adopté, 36:170
 Art. 12 à 15 adoptés, 36:170
 Art. 16, nouvel art. (Clifford, T.), 36:171-5, adopté, 176
 Art. 16 adopté, 36:170
 Art. 17 adopté, 36:176
 Art. 18 à 23 adoptés, 36:176
 Art. 24, 36:176, adopté, 177
 Art. 25 adopté, 36:177
 Art. 26, nouvel art. (Taylor, G.), 36:177, adopté, 178
 Art. 27, nouvel art. (Reid, J.), 36:178-81, adopté, 182
 Art. 28 adopté, 36:182
- Transports routiers—Suite**
Voit aussi Transports, projet de loi C-18
- Transports routiers, Loi de 1986. Voir plutôt** Transports routiers, projet de loi C-19
- Transports routiers, projet de loi C-19. Ministre des Transports**
 Adoption, 19:99-100
 Rapide demandée, 14:39, 46, 65, 68-9; 15:24, 64; 17:72; 18:17; 20:57; 23:41; 27:98-9; 29:169; 30:8, 10; 35:99, 101
 Report demandé, 18:101
- Alberta, gouvernement**
 Position, 19:6-10, 55
Voit aussi sous le titre susmentionné Entrée
 Albertans Against Derogulation, position, 19:101-2, 104
 Amendements, 31:5-6
 Dépôt auprès du greffier, date limite, 13:3-4; 30:60-1
 Etude, 30:62
 Gouvernement, exemplaires, distribution aux membres du Comité, 32:4-5, 18-9; 33:7-10, 14
 Liste, distribution, 30:59
 Application de la loi
 Consommation et Corporations, ministère, rôle, 16:40
 ONT, rôle, 14:33
 Art. 1 réservé, 36:158, adopté, 191
 Art. 2 adopté, 36:158
 Art. 3, nouvel art. (Gray, D.) adopté, 36:158
 Art. 3, 36:158, adopté, 159
 Art. (Gray, D.), 36:158, adopté, 159
 Art. 4 et 5 adoptés, 36:159
 Art. 6 adopté, 36:159
 Am. (Reid, J.) adopté, 36:159
 Art. 7, 36:159-60, adopté, 161
 Am. (Angus, I.) rejeté, 36:160
 Am. (Belsher, R.) adopté, 36:159
 Am. (Gray, D.) adopté, 36:161
 Am. (Layton, R.), 36:160, adopté, 161
 Art. 8, 36:161-7, adopté, 168
 Am. (Angus, I.), 36:166, rejeté, 167
 Am. (Angus, I.), 36:167, adopté, 168
 Am. (Ouellet, A.), 36:161-3, rejeté, 164
 Am. (Reid, J.) adopté, 36:166
 Am. (Taylor, G.), 36:164, adopté, 165
 Am. (Taylor, G.), 36:165, adopté, 166
 Art. 9, 36:168-9, adopté, 170
 Am. (Belsher, R.) adopté, 36:168
 Am. (Layton, R.), 36:168-9, adopté, 170
 Art. 10 adopté, 36:170
 Art. 11 adopté, 36:170
 Am. (Gray, D.) adopté, 36:170
 Art. 12 à 15 adoptés, 36:170
 Art. 16, nouvel art. (Clifford, T.), 36:171-5, adopté, 176
 Art. 16 adopté, 36:170
 Art. 17 adopté, 36:176
 Art. 18 à 23 adoptés, 36:176
 Art. 24, 36:176, adopté, 177
 Art. 25 adopté, 36:177
 Art. 26, nouvel art. (Taylor, G.), 36:177, adopté, 178
 Art. 27, nouvel art. (Reid, J.), 36:178-81, adopté, 182
 Art. 28 adopté, 36:182
- Transports maritimes**
 Cabotage
 Lois canadiennes et américaines, relation avec les négociations sur le libre-échange canado-américain, 4:40; 29:149
 Navires de croisière étrangers, droits de douane, application, modification, répercussions, 62:9-11
 Commission canadienne du blé, taux payés, déclin, 29:147
 Concurrence avec les transports ferroviaires, 4:19-20
 Conférences maritimes
 Concept, 27:23-4
 Élimination proposée, 27:25-6
 Membres, action indépendante, autorisation, mesures, 27:23, 25
 Déréglementation, 28:144
Voit aussi sous le titre susmentionné Nord canadien
 Législation afférente, modification, 60:10
 Navigation, lac Ontario, phare à Main Ducks, désaffectation par la Garde côtière canadienne, décision, 6:39-40
 Nord canadien
 Collectivités, approvisionnement, licence d'exploitation, demande à la CCT par Arctic Transportation Ltd., rejet, raisons, etc., 23:63-4
 Déréglementation, 23:60
 Licences d'exploitation, nombre octroyé, 23:59
 Sécurité des navires, rôle de la Garde côtière canadienne, 6:14-5
 Réglementation nationale et internationale, harmonisation, 60:10
 Services fédéraux, coûts, 29:146-7
 Recouvrement, 4:11-2, 14
 Vallée, Québec, pont, incident, *Voit plutôt* Voie maritime du Saint-Laurent—Valleyfield
Voit aussi Céréales—Transport ferroviaire—Tarif de l'Est—Application: Libre-échange canado-américain; Stora Forest Industries—Expéditions; Transports, projet de loi C-18—Transports ferroviaires—Contrats
- Transports routiers**
 Accidents
 Alberta, statistiques, publication, 20:110
 Baisse, 6:12
 Décès, baisse, 6:12
 Saskatchewan, statistiques, publication, 20:110-1
 Inspection des véhicules à moteur, programmes provinciaux
 Alberta, 19:11
 Colombie-Britannique, abolition des vérifications obligatoires, répercussions, etc., 18:166-9
 Terre-Neuve, 26:11-2
 Sécurité
 Code national de sécurité, mise en oeuvre, 62:25-6
 Compétence fédérale déléguée aux provinces, 18:170-1; 21:14; 27:139; 31:8
 Réglementation, 31:6-7

Transports ferroviaires—Suite

Sécurité—Suite

Investissements, rendement, 27:42, 46; 47:20-1, 29-30
 Mesure législative, présentation proposée, 6:14-5; 11:7, 17;
 14:68; 16:64; 17:28; 19:76; 21:145

Normes, 19:69

Prévention, 47:20-1, 25-30

Signalisation, amélioration, 47:29-30

Tension nerveuse ou stress, impact, 54:3-4

Transports, ministère, mission, 47:16-7, 25

Veille automatique, dispositif de réarmement, installation
 à bord des locomotives, généralisation, 47:7-8, 19

Voir aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105 et sous
 le titre *susmentionné* Dérogation; États-Unis;

Matériel; Sociétés ferroviaires canadiennes

SIDA, dépistage, 51:16-7

Sociétés ferroviaires américaines

Conditions d'exploitation, comparaison avec les sociétés
 ferroviaires canadiennes, 20:78

Expéditeurs capitaux canadiens, 17:75

Filiales canadiennes, activités, 12:31-2

Tarifs, établissement à partir des coûts variables, etc.,
 25:44, 96

Traitement accordé au Canada, 13:30

Comparaison avec le traitement accordé aux sociétés
 ferroviaires canadiennes aux E.-U., 13:30

Sociétés ferroviaires canadiennes

Activités

Rationalisation, répercussions sur l'emploi, etc., 19:51

Réglementation, 18:51; 20:68; 29:89

Charges publiques imposées, indemnisation, 21:20-1

Commercialisation, ententes avec des sociétés ferroviaires
 américaines, 18:23

Compétitivité face aux sociétés ferroviaires américaines,
 11:31-3; 12:73-4, 76-7; 21:81; 22:21-2; 24:44, 46

Coûts d'exploitation

Comparaison avec les sociétés ferroviaires américaines,
 12:74; 13:30; 45-6; 14:45, 47; 18:23-4; 20:70, 78;

Réduction, mesures, répercussions sur l'emploi, la
 sécurité, etc., 18:99, 176

Développement économique régional, rôle, 19:102

Efficacité, réductions, prévisions, etc., 17:47, 49; 18:175;

19:72; 21:59; 23:67; 25:61-2; 26:49; 28:100

Endettement, taux, 17:48

Entreprises de service public, 55:49

Filiales aux E.-U., 12:11; 17:35; 18:23; 19:17, 51; 25:82;

35:104, 114; 36:155

Lignes, abandon, projets, prévisions, etc., 17:47; 18:175;

21:7; 25:61-2; 26:49; 28:97

Main-d'oeuvre, coûts, comparaison avec les sociétés
 ferroviaires américaines, 12:83-5

Part du marché, déclin, 12:10

Pertes, 17:80

Productivité, 17:43

Pouvoir, 55:39, 44-5

Amélioration, 17:47-8

Comparaison avec les sociétés ferroviaires américaines,
 16:80

Université de la Colombie-Britannique, Centre for
 Transportation Studies, étude, 18:130-1

Transports ferroviaires—Suite

Sociétés ferroviaires canadiennes—Suite

Revenus, taux de contribution des expéditeurs, différence
 entre le trafic domestique et le trafic transfrontalier,
 25:48-50

Sécurité

Performance, 19:31; 25:56; 27:44; 47:7; 50:39 *Voir aussi*
 sous le titre *susmentionné* Sociétés ferroviaires

canadiennes—Coûts—Réduction

Situation, période de transition, difficultés financières,
 etc., 1:21; 12:6, 8; 13:7; 17:47; 20:78-9

Subventions, assistance financière publique, etc.,

Tarifs-marchandises

Abusifs, protection, 23:39-40

Alberta, fardeau disproportionné, 19:8, 10; 26:23-4

Augmentation, 19:7, 50

Comparaison avec l'évolution des prix des denrées,
 29:105-7, 112-5

Expéditeurs capitaux, protection, 1:50

Pâte de bois, transport de l'Ouest canadien vers les
 E.-U., 1:48-50; 6:18; 19:49, 54-5; 20:80; 22:29-30

Commerce international, position concurrentielle du
 Canada, relation, 12:8

Contrats, modalités, 29:113

Etablissement en fonction des coûts variables, etc., 25:64,

96

Terre-Neuve, 26:24

Abandon en faveur du tarif pour les conteneurs, projet,
 répercussions, 26:84-5, 110-1

Voie maritime du Saint-Laurent, répercussions, 3:43; 4:14,

16

Technologie, innovations, 27:42-3

Approbation, processus réglementaire, délais, 16:84

Coûts d'exploitation, incidence, 12:8-9

Entretien, travaux, répercussions, 12:9; 28:100-1

Investissements, 13:6-7

Mise en oeuvre, délais, 47:19-22

Terre-Neuve, réseau ferroviaire

Amélioration, 26:25-6

Labrador, 26:64

Voir aussi Transports, projet de loi C-18—Transports
 ferroviaires et sous le titre *susmentionné*

Développement

Trafic transfrontalier

Comparaison des volumes Canada vers E.-U. et vice-versa,
Voir aussi sous le titre susmentionné Sociétés ferroviaires

canadiennes—Revenus

Voyageurs, transport

Banlieue, services, responsabilité provinciale ou locale,
 2:26-7

Conférences internationales, absence, 2:54

Handicapés, accessibilité, dispositions de la Loi sur les
 chemins de fer, 35:80, 91; 36:150

Mesure législative, présentation, position du
 gouvernement, 38:32-3

Navette, services, compétence provinciale, 38:38

Prise en charge par CN Rail ou CP Rail plutôt que par
 VIA Rail, 2:53

Rentabilité, situation dans d'autres pays, etc., 38:51

TGV, expérience française, 44:12, 14; 47:19-21

Transports ferroviaires—Suite
 Employés—*Suite*
 Horaires de travail, réaménagement, 47:10, 14-5; 50:34; 53:4, 17-8, 30
 Périodes de repos, réglementation, 47:7, 14; 50:34, 52
 Sociétés ferroviaires canadiennes, intérêts, convergence, 55:51-2
 Surveillance médicale, réglementation, 47:8-9
Voir aussi sous le titre susmentionné Alcoolisme—Aide:
 Sécurité
 États-Unis, réglementation (*Staggers Rail Act*), 12:7; 15:81, 85, 88; 16:11; 19:74; 20:36, 84; 27:49, 54; 28:37; 30:42; 35:114; 42:37
 Accès concurrentiel, dispositions, absence, 25:73; 29:80, 87, 95
 But, 25:70
 Céréales, transport ferroviaire, réseau des États
 Limitrophes des Prairies canadiennes, répercussions, 20:42-3
 Coal Association, position, 29:138
 Concentration de l'industrie, répercussions, 18:151; 20:77-8; 21:103; 23:68, 76, 80; 25:16; 26:49; 28:60, 119, 144; 29:134-5
 Concurrence, répercussions, 18:151; 23:80; 28:60; 29:134-5
 Contexte *pré-déréglementation*, 29:118-9
 Contrats conditionnels, dispositions, 13:11; 20:85; 29:126
 Automobile, industrie, recours, 24:50-1
 Cominco Chemicals and Fertilizers, recours, 20:68-9
 CP Rail, trafic perdu à la société américaine Burlington Northern, etc., 13:21-2, 29; 29:108-9
 Pâtes et papiers, industrie, concurrence, répercussions, 22:31-2
 Petits expéditeurs, répercussions, 25:78-9; 29:131-4
 Renseignements, divulgation, modalités, 29:139-40
 Trafic canadien détourné sur un trajet aux E.-U. plutôt qu'au Canada, relation, 18:24, 26, 59; 24:51-2
 Dépenses publiques, répercussions, 28:60
 Emploi, répercussions, 21:77-8, 91; 23:67; 25:10, 12, 51, 53-4; 26:49; 28:97, 119, 123, 144; 29:120, 125, 142-3
 États, pouvoir d'action indépendante, 27:53
 Exemplaïres, distribution aux membres du Comité, proposition, 30:48
 Expéditeurs
 Attitude, opposition, etc., 12:86; 25:72; 29:129, 138-9
 Économies réalisées, 16:81
 Protection, mesures envisagées, 25:72-3
 Traitement, répercussions, 21:26-7
 Expéditeurs capifs
 Aspect, traitement, etc., 12:34, 60-1; 16:74; 20:59, 63; 28:60; 29:125-7
Voir aussi sous le titre susmentionné États-Unis—
 Tarifs
 Experts, invitation à comparaître devant le Comité, proposition, 13:51; 16:14
 Federal Railroad Administration, subventions versées, répercussions, 29:123
 Lignes
 Abandon, répercussions, etc., 27:51; 28:119, 143; 29:138-42
 Non renables, cession, prix, dispositions, 30:48
 Objectif, 12:6; 13:34, 50

Transports ferroviaires—Suite
 États-Unis, déréglementation (*Staggers...*—*Suite*
 Prix de ligne concurrentiels, dispositions, absence, etc., 12:76; 14:25; 60; 17:72; 29:109; 30:12-3; 35:87, 89
 Quéord Inc., activités, répercussions, 30:53, 57
 Régions rurales, répercussions, 29:121-2
 Repap Enterprises Inc., position, 27:153
 Répercussions, 20:45; 77-8; 30:22, 54-5
 Commission canadienne des transports, étude, 14:6-7; 20:46; 21:53
 Pearl, Marwick & Partners, firme, étude, 25:50-1, 53
 Sécurité, répercussions, 25:51, 55-6; 26:57; 29:122-3, 144; 30:22
 Services, répercussions, 25:72; 28:144
 Sociétés ferroviaires américaines
 Autofinancement, répercussions, 29:135-7
 Coûts, répercussions, 30:57
 Efficacité, répercussions, 29:120-1
 Investissements, répercussions, 29:121; 30:21-2
 Nombre, répercussions, 29:134-5
 Services, commercialisation, répercussions, 29:121
 Situation financière, répercussions, 13:34; 20:76-8; 22:21, 36; 25:51, 66, 72; 26:49; 29:119-20, 124-5, 170
 Sociétés ferroviaires canadiennes, répercussions, 12:6, 21, 30-1, 77; 13:21-2, 37, 53; 17:36; 24:42; 25:68-9
 Stelco Inc., économies réalisées, 15:23, 25-7
 Stora Forest Industries, répercussions, 27:33-4
 Subventions
 Dispositions, 29:127
 Répercussions, 29:137
Voir aussi sous le titre susmentionné États-Unis—
 Tarifs
 Différenciation, régime, 29:127-8
 Établissement, méthode des coûts individualisés, etc., 29:128-9
 Expéditeurs capifs, droit d'appel, 29:134, 140
 Répercussions, 14:64; 18:57; 19:67; 20:49; 21:141; 22:21, 36; 25:72, 144; 29:120-1, 123, 134
 Trafic, répercussions, 29:125, 137
Voir aussi Transports—États-Unis—Étude et sous le titre *susmentionné* Déréglementation—Contexte
 Évolution, technologie, etc., étude par le Comité, proposition, 1:14-6
 Expéditeurs capifs
 Définition, distinction de trafic capif, etc., 17:75; 25:38-40
 États-Unis, 20:47; 29:125
 Nombre, proportion des expéditions, etc., 16:61, 64
 Alberta, 19:110; 20:36
Voir aussi sous le titre susmentionné États-Unis; Sociétés ferroviaires américaines; Tarifs-marchandises—
 Augmentation
 Fourgons de queue, élimination, 1:57; 13:10, 93; 14:67; 17:43, 47-8, 71; 18:51, 99-100; 19:30-1, 43; 21:76-7, 101; 26:71; 29:89, 112-3, 167; 52:15-6; 53:6-7; 54:24-5
 CN Rail, demande, étude, délai, 12:17, 44
 Coalition of Concerned Shippers, position, 16:64, 73
 Commission canadienne des transports, audiences, 21:75; 27:42
 États-Unis, situation, 16:80
 Fournisseurs, industrie, 15:75-6, 83-4

Transports aériens—Suite

- Taxes
- Réduction demandée, 29:19
- Remplacemement par une seule taxe sur les transactions, proposition, 16:93
- Voir aussi* Aéroports—Gestion—Prise—Taxe et sous le titre *susmentionné* Carburant; Embarquement
- Terre-Neuve, ingérence politique, allégation, 26:103, 106
- Transporteurs, grève, déroulement, information, 44:32
- Voyageurs
- Nombre, croissance, 41:14
- Voir aussi* sous le titre *susmentionné* États-Unis; Grands voyageurs
- Voir aussi* National Sea Products Limited—Expéditions; Transports, projet de loi C-18
- Transports ferroviaires**
- Abitibi-Témiscamingue, région, 6:51-2
- Accidents et déraillements
- Atkinson, N.-E., 28:99
- Atlantique, région, 26:42; 28:86, 99
- Bathurst, N.-B., 28:99
- Données, 55:14
- Enquêtes
- Commission d'enquête sur les accidents de transport, mission, 47:16
- Office national des transports, mission, 47:17
- Spécificité, 47:9
- Hinton, Alb., collision, 1:15; 18:152; 19:71; 47:6, 10
- Consignateur d'événements, absence sur les locomotives impliquées, 47:19
- Facteur humain, contribution, 47:18-9
- Walker, R.A., vice-président régional de CN Rail, comportement, propos du député Bill Blaikie, déclaration de J.-M. LeClair, 1:18-9, 74-5
- Voir aussi* Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton (Folys)
- Mississauga, Ont., 19:73, 116; 23:66, 74; 27:110; 28:98, 106; 56:36
- New Westminster, C.-B., 54:5
- Regina, Sask., 47:29-30; 52:17-9
- Thompson, Man., 28:98-9
- Tulsequah, C.-B., 60:35-6
- Voir aussi* sous le titre *susmentionné* Passages à niveau
- Aide aux employés, 51:37-8, 40-1; 53:7-9; 55:67-9, 83; 56:39, 45
- Comité, rapport, recommandation, 59:27-8, 69-72, 82-3
- Dépistage, 47:10-2, 21-3, 24; 53:4-5, 7-8; 55:86; 56:41, 47-51
- États-Unis, situation, 53:14; 55:57-8, 64-6, 75, 77, 83, 86; 56:38-42
- Facteurs de risques, 55:87-8
- Groupes à risques, 56:51
- Importance relative, 47:15-6
- Médicaments, usage, 55:67, 74
- Rapport à la Chambre, 60:3
- Adoption, 60:32-3
- Réponse globale, demande du Comité, 60:33
- Recherche, 55:82
- Règle «C», énoncé, 53:8; 56:40
- Tests de dépistage, fiabilité, 55:66-7

Transports ferroviaires—Suite

- Atlantique, région
- Délaissemement en faveur du camionnage
- Halifax, N.-E.—Moncton, N.-B., répercussions, 28:92-3
- Routes, circulation, accroissement, répercussions, 28:8, 37, 86, 97, 116, 120, 129-30
- Voir aussi* sous le titre *susmentionné* Accidents; Lignes—Abandon;
- Carburant
- Consommation, efficacité, 30:25, 29
- Coûts, comparaison avec les États-Unis, 12:83-4
- Diesel, taxe, 12:28
- Circulation
- Consignateur d'événements, installation à bord des locomotives, généralisation, 49:19, 22-3, 25, 29; 51:36-7
- Contrôle automatisé, système, mise en place, 12:9; 47:9, 20-1
- Croisements des trains, signallement par communication radio, 47:9-10, 12-4
- Droits, extension à des entreprises autres que les sociétés ferroviaires, proposition, 27:51-2
- Colombie-Britannique, infrastructure, rationalisation, 54:21-2
- Étude, document, dépôt, 54:27-8
- Commission canado-américaine de coordination, création suggérée, 55:54-5
- Concurrence, 6:34, 46; 26:101
- Autres modes de transport, 12:76-7
- Ile-du-Prince-Édouard, 27:79
- Voir aussi* sous le titre *susmentionné* États-Unis
- Contrats avec les expéditeurs
- Parcours, dispositions, 12:83
- Wagons loués par l'expéditeur, utilisation, dispositions, 12:82-3
- Déréglementation, 1:15-6; 16:81; 23:74-5
- Bois d'oeuvre, prix, répercussions, 18:31-2
- Canadien Pacifique Limitée, position exprimée par Ray Smith, vice-président du trafic de la filiale américaine Soo Line Railroad, 27:150-1
- Contexte économique, comparaison avec celui qui a mené à la déréglementation aux E.-U., 29:129-31
- Emploi, répercussions, 18:175; 22:36; 23:76; 25:54; 26:49; 27:42; 28:54, 97, 122-3
- Expéditions, trajet est-ouest, remplacement par un trajet nord-sud, répercussions appréhendées, 21:55; 23:80-1; 25:16
- Lignes, abandon, répercussions, 18:175; 19:118; 21:55; 22:28; 26:49; 27:43, 47; 28:25, 54, 103
- Matériel roulant, entretien et réparation, répercussions, 21:55; 93; 27:42
- Ports, répercussions, 27:130
- Profit, recherche exclusive, répercussions, etc., 27:42
- Relations industrielles, négociations collectives, etc., répercussions, 21:68-9, 72, 131
- Sécurité, répercussions, 18:175; 19:68-9; 21:92, 96-7, 100; 25:65; 26:49; 27:42
- Services, répercussions, 18:175; 19:67; 27:46; 60:10-1
- Tarifs, répercussions, 27:43
- Terre-Neuve, réseau ferroviaire, répercussions, 26:49-50
- Voir aussi* CN Rail—Moncton—Fermeture
- Employés
- Conditions de travail, amélioration, mesures, 50:34, 52-3

- Transports aériens—Suite**
- Réservation, systèmes informatisés
Gemini (Air Canada et Canadien International, entreprise en coparticipation), 40:14-5; 61:6, 17-9
 Gestion par un consortium, proposition, 18:133
 Renseignements, accessibilité, etc., 15:52-3; 17:13-4
 Situation mondiale, 61:19
 Restructuration de l'industrie, 13:56-7, 59
 Sécurité, 6:9; 27:59; 40:8, 17, 23-4
 Amélioration, mesures, 11:6; 29:22
 Anti-collision, système, utilisation, 62:41-2
 Avantages du Canada sur les E.-U., exploitation, 13:83
 Code, création proposée, 29:68, 76
 Comité, rôle, 40:9, 18
 Coûts, 16:88
 Délégation de responsabilités par le ministère des Transports au personnel des compagnies aériennes, 34:9-10
 Documentation, diffusion, etc., 6:10
 Dublin, commission d'enquête, rapport, recommandations, mise en oeuvre, etc., 13:56, 88; 14:91; 15:37; 29:21; 34:5-7; 40:18, 20; 41:15
 Equipages, fatigue et périodes de repos, étude comparative, etc., 34:16-7
 Espace, règlement réglementaire, 60:36-7; 62:41-2
 Formation, programme, 6:10
 Importance accordée par le public, 40:8, 16-7
 Inspection, nombre d'inspecteurs, etc., 16:88-90, 93-6; 17:54, 66; 18:8, 46-7, 163, 174; 19:18, 46; 20:50, 54; 21:8, 73-4; 22:72, 75; 23:8-9, 73; 28:75, 79-80; 29:22-3, 64, 67, 69; 34:14-5; 35:112-3, 116-7; 40:16, 22-3; 41:9, 30
 Normes, 17:66; 23:8-9; 29:73-7
 Comparaison avec d'autres pays, 29:21
 Pilotes, mécaniciens, etc., opposition à l'utilisation d'appareils en mauvais état de fonctionnement, protection en vertu du Code canadien du travail, etc., 29:67, 75-6; 34:13-4
 Québec, Qué., situation, 29:17
 Rapports confidentiels, immunité pour le divulgateur, etc., 34:13-4, 17
 Règlementation, resserrement proposé, 18:100
 Renseignements, disponibilité, divulgation par le ministère des Transports, etc., 40:8-10, 16, 19-20
 Réputation du Canada, 19:77-8, 82-3; 20:50; 23:17, 21; 29:64
Triangle de Wawa, rapport du Bureau canadien de la sécurité aérienne, 38:96
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Déreglementation; Etats-Unis; Navigabilité aérienne; Spectacles aériens
 Spectacles aériens, réglementation, 62:69
 Tabac, usage à bord des avions, interdiction proposée, 17:61; 23:21
 Tarifs
- Transports aériens—Suite**
- Réservation, systèmes informatisés
Gemini (Air Canada et Canadien International, entreprise en coparticipation), 40:14-5; 61:6, 17-9
 Gestion par un consortium, proposition, 18:133
 Renseignements, accessibilité, etc., 15:52-3; 17:13-4
 Situation mondiale, 61:19
 Restructuration de l'industrie, 13:56-7, 59
 Sécurité, 6:9; 27:59; 40:8, 17, 23-4
 Amélioration, mesures, 11:6; 29:22
 Anti-collision, système, utilisation, 62:41-2
 Avantages du Canada sur les E.-U., exploitation, 13:83
 Code, création proposée, 29:68, 76
 Comité, rôle, 40:9, 18
 Coûts, 16:88
 Délégation de responsabilités par le ministère des Transports au personnel des compagnies aériennes, 34:9-10
 Documentation, diffusion, etc., 6:10
 Dublin, commission d'enquête, rapport, recommandations, mise en oeuvre, etc., 13:56, 88; 14:91; 15:37; 29:21; 34:5-7; 40:18, 20; 41:15
 Equipages, fatigue et périodes de repos, étude comparative, etc., 34:16-7
 Espace, règlement réglementaire, 60:36-7; 62:41-2
 Formation, programme, 6:10
 Importance accordée par le public, 40:8, 16-7
 Inspection, nombre d'inspecteurs, etc., 16:88-90, 93-6; 17:54, 66; 18:8, 46-7, 163, 174; 19:18, 46; 20:50, 54; 21:8, 73-4; 22:72, 75; 23:8-9, 73; 28:75, 79-80; 29:22-3, 64, 67, 69; 34:14-5; 35:112-3, 116-7; 40:16, 22-3; 41:9, 30
 Normes, 17:66; 23:8-9; 29:73-7
 Comparaison avec d'autres pays, 29:21
 Pilotes, mécaniciens, etc., opposition à l'utilisation d'appareils en mauvais état de fonctionnement, protection en vertu du Code canadien du travail, etc., 29:67, 75-6; 34:13-4
 Québec, Qué., situation, 29:17
 Rapports confidentiels, immunité pour le divulgateur, etc., 34:13-4, 17
 Règlementation, resserrement proposé, 18:100
 Renseignements, disponibilité, divulgation par le ministère des Transports, etc., 40:8-10, 16, 19-20
 Réputation du Canada, 19:77-8, 82-3; 20:50; 23:17, 21; 29:64
Triangle de Wawa, rapport du Bureau canadien de la sécurité aérienne, 38:96
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Déreglementation; Etats-Unis; Navigabilité aérienne; Spectacles aériens
 Spectacles aériens, réglementation, 62:69
 Tabac, usage à bord des avions, interdiction proposée, 17:61; 23:21
 Tarifs
- Transports aériens—Suite**
- Liaisons internationales—Suite
 Vers les E.-U., concurrence, libéralisation, 23:28
 Licences d'exploitation, suspension pour interruption d'activités, 37:33-5
 Marché canadien
 Accès accordé aux sociétés aériennes américaines, 17:9, 18-9, 26; 23:81
 Déséquilibre, absence de réciprocité, etc., 13:57, 69-71
 Comparaison avec le marché américain, 17:18, 20; 19:18; 22:14
 Météo, conditions, stations d'observation et de communication automatiques, mise en place
 Fiabilité, 44:60-1
 Wawa et Kenora, Ont., région, 44:60
 Monomoteurs, vols au-dessus de la mer, restrictions, 62:69-71
 Navette aérienne, services, concurrence avec VIA Rail, 2:33-4
 Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:5-71
 Navigabilité d'aéronefs
 Boeing *Verio 107*, avions, certification, 62:68-9
 Certification, délais, 62:68
 Inspection, processus, 62:65-7
 Marchetti *SLA*, avions, certification, difficultés, 62:16-22, 45-52, 69
 Sky Crane, hélicoptères, certification, 62:68
 Vieux appareils, inspection, suivi, 62:65-7
 Navigation
 LORAN, système, installation au Canada, etc., 6:40-3; 44:61-3
 NAVSTAR, système de satellite, mise en service, 6:41, 43
 Système, surveillance, 38:87-8
 Petites sociétés aériennes régionales affiliées aux grandes sociétés aériennes, 13:56, 76-7, 81; 23:25-6; 27:127; 28:72; 40:11
 Emploi, conditions, 28:52
 Handicapés et personnes âgées, services, accessibilité, répercussions, 22:12-3
 Services, répercussions, 22:12-3; 26:93-4; 28:78-9
 Pilotes
 Pénurie, formation, etc., 22:73-4
 Renseignements médicaux, divulgation, dispositions de l'art. 5.5 de la Loi sur l'aéronautique, etc., 41:23-5
 Recettes d'exploitation, augmentation, 22:63
 Régions éloignées, exploitation en saison forte seulement par les grandes sociétés ou leurs affiliées, 16:54-5
 Réglementation
 Assouplissement, 61:5
 Pouvoirs délégués à l'industrie, 22:65, 71
 Réforme, 11:8
 Air Canada, services, répercussions, 13:72-3
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Etats-Unis
 Relations industrielles, 23:80
 Conflit entre CAFAS Inc. et la section locale 2301 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique, 29:16
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Concentration; Déreglementation; Réseaux en étoile. Voir sous le titre *susmentionné* Centres aéroportuaires
- Transports aériens—Suite**
- Unités
 Carburant; Déreglementation; Embarkement; Etats-Unis
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Atlantique; Toronto-Vancouver, augmentation, 17:63
 Rentabilité, marges bénéficiaires, relation, 16:91-2
 Réduction, 17:62-3, 65
 Evolution, 11:49
 Alberta, tourisme, croissance, relation, 19:7, 119
 Abusifs, 17:26-7
 Tarifs

- Transports aériens—Suite**
 États-Unis, dérèglementation—Suite
 Répercussions, 13:58-62, 87; 14:85, 90-1, 93; 15:39-40, 50;
 18:150; 27:56; 28:119; 29:61; 41:11-2
Réseaux en étoile, relation, répercussions, etc., 41:12-3
 Sécurité, répercussions, relation, etc., 13:83, 86; 14:91;
 18:38, 46, 99, 103, 111, 153-6, 158, 160-3, 174;
 21:74, 82-3, 93, 103, 141; 23:23, 48, 51, 66,
 72-3; 26:53-4; 27:59; 28:33, 55-6; 34:5, 19; 40:6-8, 10,
 17-20
 Services, répercussions, 18:135; 23:79
 Tarifs, répercussions, 13:78; 18:37-8, 103, 155, 157, 160, 165,
 173; 20:11, 49, 56; 23:49-50, 53-4, 79; 26:53; 28:55, 59-60;
 40:28
 Voyageurs, nombre, répercussions, 21:75; 22:63; 40:7, 10;
 41:12, 14
Voir aussi sous le titre susmentionné Dérèglementation—
 Comparaison
 Evacuations médicales
 Colombie-Britannique, région nord-ouest, services,
 assistance demandée, 38:57-8
 Vols de nuit par des monomoteurs, interdiction, 38:57-8
 Expansion, 22:74; 61:5
 Frais d'exploitation, comparaison avec les E.-U., 17:20-1
 Frete aérien
 Terre-Neuve, services, 26:36-7
 Traffic Canada—États-Unis, 13:86-7
 Grands transporteurs régionaux, disparition, 15:38
 Grands voyageurs, programmes, 17:14, 19-21, 64-5
 Handicapés, accessibilité
 Appareils, adaptation, 21:112-3, 118-9; 22:54-5
 Groupe d'étude, 21:109
 Nombre par vol, restrictions, 22:53-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Avions;
 Dérèglementation; États-Unis; Petites sociétés
 Hélicoptères, transport, services, dérèglementation,
 répercussions sur la sécurité, étude par le BCSA, 34:5, 19
 Horaires, changements, respect, etc., 17:65-6; 28:80
 Labrador
 Pistes d'atterrissage aménagées, 26:68-9
Voir aussi sous le titre susmentionné Liaisons intérieures
 Liaisons intérieures
 Abandon ou établissement, processus réglementaire, 18:12
 Edmonton-Ottawa, service direct, suppression, 19:119
 Film Flon, Man., 21:145
 Happy Valley-Goose Bay, Labrador, 26:64, 68, 70-1
 Ile-du-Prince-Édouard—Îles-de-la-Madeleine, 27:87-8, 97
 Kelowna, C.-B., services, 17:19, 26-7
 Labrador, région, 26:64
 Leithbridge, Alb., services, 18:118-9
 London, Ont., demande, 23:35-6
 Penitenc-Vancouver, C.-B., 13:81
 Prince George, C.-B., services, 17:26; 18:8, 114-5, 118; 19:70
 Salmon Arm, C.-B., services, 17:27
 Vancouver, C.-B., services durant Expo 86, 17:24
 Liaisons internationales
 Canada-Orient *via* le Pacifique, part du marché détenue
 par des sociétés étrangères, 13:63
 Montréal-Boston, échanges, avantages des E.-U., 13:70
 «Partage du monde», politique, 13:74-5
 Toronto-Newark, 23:28
- Transports aériens—Suite**
 Dérèglementation—Suite
 Syndicats, opposition, mesures, 23:15
 Tarifs, répercussions, 13:78, 81; 18:44, 101, 115, 173; 19:109;
 20:56; 23:49-50, 68, 79; 25:20; 26:48, 53, 90-1, 94, 102-3,
 105-6; 28:52, 72
 Traffic, répercussions, 22:63; 23:65-6
 Transports publics de surface, répercussions, 14:97-8
Voir aussi sous le titre susmentionné États-Unis;
 Hélicoptères
 Développement économique régional, relation, 27:8
 Documents et statistiques exigés par la CCT, transporteurs
 n'ayant pas soumis la documentation requise à temps,
 etc., 37:24-6, 31, 33
 Embarquement, taxe, augmentation de 4 \$ le billet,
 répercussions sur les tarifs, 16:92; 17:64; 23:29; 29:18
 Emploi
 Croissance depuis 1984, statistiques, 22:62-3
Voir aussi sous le titre susmentionné Concentration;
 Dérèglementation; États-Unis; Petites sociétés
 Endettement, ratio, 40:14
 Entreprises canadiennes, prise de contrôle par des intérêts
 étrangers, 23:20, 81
 Assujettissement à la Loi sur l'investissement au Canada,
 11:33; 13:79; 16:86
 ONT, réglementation, pouvoirs, 11:32-3
 États-Unis, dérèglementation, 23:20
 Appareils, âge moyen, répercussions, 19:90; 26:61; 27:60
 Assurances, primes, répercussions, 27:60
 Autocar, transport, répercussions, 17:7; 23:48
Blind Trust, livre écrit par John Nance, 18:156, 159, 164;
 19:18, 45; 22:67-8, 80; 23:23; 26:53
 Circulation aérienne, contrôle, relation, 18:161-4; 19:18;
 23:73; 40:7-8, 10; 42:14-5
 Concentration de l'industrie, répercussions, 17:18; 18:38;
 151; 19:78, 118; 20:11; 21:103, 141; 22:17; 23:68, 80;
 25:14; 26:54, 101; 27:56-7; 40:11; 41:12
 Concurrence, répercussions, 18:151; 19:78; 20:56; 23:80;
 26:54; 27:56; 40:28
 Consommateurs, réaction, 17:7
 Emploi
 Protection, dispositions législatives, etc., 18:36, 40; 28:58,
 74-5; 29:70
 Répercussions, 21:77-8, 90; 23:21, 24, 67, 75; 25:10, 12-5,
 26; 27:56; 28:73, 123, 144; 40:28-9
 Exploitants, nombre, répercussions, 23:67-8; 27:56
 Faillites provoquées, 18:95; 40:11
 Handicapés, accessibilité, répercussions, 22:52
 Inspecteurs, nombre, relation, 22:72; 23:66, 73; 28:55; 29:64;
 34:15; 40:7-8
 Instances politiques, études préliminaires, audiences, etc.,
 18:159-60
New York Times, article, 38:23
 Petites agglomérations, services, répercussions, 17:25;
 19:91-2; 20:49; 21:103; 22:12-4; 23:18; 26:34; 28:14
 Pilotes, exigences professionnelles, relâchement, 23:51-2
 Réglementation, pouvoirs délégués à l'industrie, 22:66, 73
 Relations industrielles, négociations collectives, etc.,
 répercussions, 18:37, 95-6, 101, 157, 174; 20:11, 17, 72,
 138; 22:9; 23:13, 79; 27:56; 29:65
 Remplissage, coefficient, répercussions, 21:67

Transports aériens—Suite

Bagages
De cabine, réglementation, application, 61:28-9
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Avions
Carburant, taxe d'accise, 16:92-3
Taxis, répercussions, 17:64; 29:18-9
Centres aéroportuaires, alimentation par les petites sociétés
aériennes affiliées aux grandes (*réseaux en étoile*), 18:44;
41:13-4
Atlantique, région, 21:72-3; 23:74; 39:45-6
Concurrence, répercussions, 22:7
Services, répercussions, 22:19; 26:54
Voir aussi Aéroports—Gestion—Prise; Transports, projet
de loi C-18 et sous le titre *susmentionné* Etats-Unis—
Réseaux
Circulation aérienne, contrôle
Atterrissage
Aux instruments, systèmes, remplacement et
redéploiement, 62:37-9
Hypertéquences, systèmes, déploiement, 62:37-8
Contrôleurs, nombre, 18:46-7; 40:16, 22-3; 62:64-5
Langues officielles, projet de loi C-72, répercussions,
62:26-7
Radars

Modernisation, projet, réalisation, suivi, 62:38-9, 53-4
Remplacement, 41:15
Services bilingues, 41:30-1; 62:26-9
Situation, comparaison avec les E.-U., 41:14
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Déreglementation—
Inspection; Etats-Unis
Concentration de l'industrie, 6:30-1; 14:85; 17:19, 63, 67;
18:38; 19:77; 21:7, 25, 137-8; 22:19; 23:16, 49, 68;
24:33; 27:127; 28:78; 61:5
Concurrence, répercussions, 16:87; 18:174; 22:7, 15, 17;
26:34; 40:5, 11;
Economies réalisées, implications pour les
consommateurs, 40:20-1
Emploi, répercussions, 18:96; 22:10, 15-6; 23:67
Relations industrielles, évaluation demandée, 18:38-40
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Déreglementation;
Etats-Unis
Concurrence, 6:32; 19:111; 61:5

Commission canadienne des Transports, rôle, 6:3
Entre petits et grands transporteurs, 14:87-8
Ile-du-Prince-Edouard, 27:79
Protection législative, 6:33-4; 40:21
Revenus, répercussions, 13:77
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Centres;
Concentration; Déreglementation; Etats-Unis;
Liaisons internationales—Vers
Consolidation de l'industrie, 13:56-7; 15:51; 19:119; 21:25;
22:7, 73; 26:34
Consommateurs, avantages retirés, 16:53-4, 58
Employés déplaçés, répercussions, protection, etc., 28:77
Deer Lake, T.-N., plan directeur régional, 26:100, 104
Déréglementation, 14:93; 16:86; 17:7, 16; 23:20, 25, 29
Agents de bord, formation, nombre, etc., répercussions,
23:16-8
Alberta, répercussions, 19:109
Autocar, transport, répercussions, 23:51, 55

Transports aériens—Suite

Déréglementation avec la déréglementation aux Etats-Unis,
13:59, 84; 18:157-8; 19:18; 21:74-6; 22:11, 63; 23:73;
25:18; 40:8
Concentration de l'industrie, répercussions, 40:11, 22
Concurrence
Loi, relation, 17:13, 19
Répercussions, 6:30-1; 14:84-5; 16:57-8; 20:56; 26:34, 48,
54; 40:18, 22
Consommateurs
Attitude, sondage Gallup, résultats, 17:16, 23
Protection, mécanismes, 17:7-8
Emploi, répercussions, transformation d'emplois à plein
temps en emplois à temps partiel, etc., 15:39-40; 18:37,
40, 96, 103, 119; 21:7; 22:7; 23:13-4, 67; 25:16, 26-7;
27:58-9; 28:52-3, 73-4, 81, 122-3
Entretien et réparation, activités, répercussions, 19:79-80,
82-3; 20:50; 21:93; 23:22; 26:48, 53; 27:57, 59-60; 29:24-5;
40:9
Équipement, renouvellement, répercussions, 26:53, 61
Handicapés, accessibilité, répercussions, 21:112-3; 22:54, 63,
65
Ile-du-Prince-Edouard, répercussions, 27:82, 86
Inspection et contrôle de la circulation aérienne,
répercussions, 18:163-4; 19:18-9; 22:70-2, 74-5; 40:22-3
Main-d'œuvre, répercussions, 18:35-7
Obadiah, Robert, président de l'Association, propos, 29:17
Transports, ministère, évaluation demandée, 18:36-8
Mazankowski, l'hon. Don, ancien ministre des Transports,
déclarations, 15:50-1
National, perspectives, relation, 14:84
National Sea Products Limited, répercussions, 27:24
Petites agglomérations, régions isolées, etc., services,
répercussions, 17:19, 24-7; 18:96, 100, 115, 173; 19:70;
21:85-6, 103, 142, 145; 22:12-3, 17-8; 23:18-9, 76-7;
26:32, 53, 64, 90, 100, 103-6; 27:57, 63-4; 28:26;
40:29
Avions à réaction, remplacement par des avions à
hélices, 18:13, 118, 173; 21:67-8, 70, 82, 84-5, 145;
22:12, 18; 23:66, 73-4; 26:90, 103-4; 27:24, 57
Petits exploitants, répercussions, 15:50
Politique relative à la gestion et la propriété des aéroports,
la sécurité, la concentration et la privatisation des
transports aériens, étude, 39:19-50; 40:4-40; 41:5-32
Comité, voyage en Europe, autorisation de la Chambre,
obtention d'un ordre de renvoi, etc., 39:5, 8, 11,
13-4, 16-9; 43:3
Relations industrielles, négociations collectives, etc.,
répercussions, 18:36, 47-8, 96, 174-5; 21:69, 77-8; 22:8-9;
23:13-4, 67; 27:64; 29:19, 65
Rythme, 23:20; 40:8, 22-3
Saskatchewan, répercussions, 20:49, 54, 56
Sécurité, répercussions, 6:26; 13:73, 84-6; 14:90-1; 15:37;
17:66; 18:8, 13, 47, 96, 99, 174; 20:50, 54; 21:68,
101; 22:7, 67; 23:20-2, 25; 26:48, 53; 27:57; 29:22, 72,
76-7; 34:7-8, 10-2; 40:9, 16, 18, 22-3
Bureau canadien de la sécurité aérienne, surveillance,
34:4-5
Services, répercussions, 13:88; 17:66; 18:42, 96, 135, 159,
173; 21:69-70, 81-2; 26:53; 27:66-7; 60:9

- Transports, projet de loi C-18, Ministère...—Suite**
 Université de la Colombie-Britannique, Centre for Transportation Studies, position, 18:128-33
 VIA Rail Canada Inc.
 Lignes, abandon, préavis, répercussions, 32:37
 Position, 2:44
Voit aussi sous le titre susmentionné Transports ferroviaires—Voyageurs—Lignes
 Voie maritime du Saint-Laurent, utilisateurs, répercussions, 4:30
 Wabush Mines, position, 29:6-9
 Westar Mining Ltd.
 Position, 18:50-1
 Terminus de charbon utilisés, répercussions, 18:54
 Westburne Industrial Enterprises Ltd., position, 23:38-41
 Weyerhaeuser Canada Ltd. (division de la Saskatchewan), position, 20:74-6
 Winnipeg Labour Council, position, 21:66-9
Voit aussi Voies en Comité
Transports aériens
 Accidents, écrasements, etc.
 Air India, 34:15-6
 Calgary, Alb., avion de Pacific Western Airlines ayant pris feu, 23:70, 72
 Causes non reliées à des infractions aux règlements, suppression, programme, 6:9
 Collisions au sol, risques, étude par le BCSA, 34:8-9
 Gander, T.-N., avion de la société Arrow Air, 18:153-4, 160; 23:22; 26:54, 57; 27:59; 34:15
 1985, 6:9; 29:21, 26-7
 1986, 34:10-1
 Ontario, 23:9
 Quasi-accidents
 Air Canada, vol Moncton-Montréal, 24 avril 1988, perte d'espace, possibilité, évocation, 60:36-7
 Statistiques, 18:48; 19:18; 40:8, 20; 41:29-30
 Toronto, Ont., incident en 1973 impliquant un DC-9, 23:18
 Wapiti Aviation, enquête, etc., 18:151-2, 160; 34:10, 12-4; 40:16
 Analyse et évaluation fonctionnelle, programme, 6:10
 Appareils, acquisition, financement, assurance-crédit, etc., 23:28
 Assurance, primes, 14:17-8
Voit aussi sous le titre susmentionné États-Unis
 Atlantique, région, 11:43; 14:93
 Surcapacité, répercussions sur le transport par autocar, etc., 14:96, 105
 Tarifs, concurrence, répercussions sur le transport par autocar, etc., 14:94-5
Voit aussi sous le titre susmentionné Centres
 Avions DASH-7, DASH-8 et Twin Otter
 Acquisition, domination par Air Canada et Pacific Western Airlines, problèmes causés aux petites sociétés aériennes, 23:27-9, 31
 Bagages, capacité des compartiments, 28:76
 Handicapés, accessibilité, capacité de réception de fauteuils roulants ou de civières, etc., 18:173-4; 21:113; 26:93; 28:76
 Nord canadien, emploi, comparaison aux avions à réaction, etc., 21:129-30
- Transports ferroviaires—Suite**
 Terre-Neuve, réseau ferroviaire
 Statut, détermination, reconnaissance des droits constitutionnels de la province, etc., 26:10, 21, 26-7, 50, 99; 32:33
 Tarifs, réglementation, disposition, inclusion demandée, 26:9-10, 18-9
 Trafic canadien, accès accordé aux sociétés ferroviaires américaines, 12:85; 13:11, 35; 14:46-7, 60-1; 16:70-1, 83-4; 18:97; 28:129; 29:95
 Burlington Northern, trafic accessible, etc., 25:67-8, 74
 Comparaison avec l'accès au trafic américain accordé aux sociétés ferroviaires canadiennes, absence de réciprocité, etc., 11:32; 12:11, 15, 22-3, 30-1, 76-7; 13:30-2, 37, 40; 14:73; 15:32-3, 87-8; 16:73-6; 17:34-5, 52; 19:16-7; 20:43-4; 25:59-60; 29:96-7, 104-5, 186; 35:113
 Emploi, répercussions, 27:45-6
 Limitation au trafic transfrontalier seulement, proposition, 14:72; 29:110
 Perte de trafic au profit des sociétés ferroviaires américaines, étude de la firme Fear, Marwick & Partners, etc., 12:41-2, 65; 13:20-2, 24-5, 51; 15:87; 16:12-5, 72-3; 17:71; 18:19, 60; 24:43-4; 25:44-5, 47, 52, 57, 60, 96-7; 27:46; 29:100-3, 105-6, 110-1, 139, 142
 Trafic Nord-Sud, encouragement au détriment du trafic Est-Ouest, 16:6, 12; 19:74-5; 21:55, 57-8, 104; 28:129; 29:152
 Trafic transfrontalier
 Concurrence entre les sociétés américaines et canadiennes, répercussions, 11:7, 31, 34
 Traitement, comparaison avec les autres modes de transport, 12:20; 13:11
 «Transport intérieur de marchandises», définition, inclusion proposée, 35:169-70
 Usage commun des voies, dispositions, 21:46; 28:24-5; 33:40-1
 Voyageurs, transport
 Aspect, traitement omis, 23:50-1
 Lignes non rentables pour le transport des marchandises, possibilité d'utilisation par VIA Rail Canada Inc., 31:12-3; 32:36; 36:76-8, 93-8
 Réseau, maintien, garantie demandée, 14:93
 Transports routiers
 Aspect, traitement, 28:36-7
 Projet de loi C-19
 Et projet de loi C-21 (Conférences maritimes), intégration en un seul projet loi, 29:176
 Relation, 27:139-40
 Réseau, financement, disposition, inclusion proposée, 28:27, 36-9
 Travailleurs canadiens de l'automobile, position, 22:5-9
 Travailleurs unis des transports
 Position, 21:91-6
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Traversiers, services, aspect, traitement omis, 28:110
 Truro and District Labour Council, position, 27:111-3
 Turn-Air Ltd.
 Position, 17:54-5
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements

- Transports, projet de loi C-18. Ministre...—Suite**
- Transports ferroviaires—*Suite*
- Prix de ligne concurrentielle, dispositions—*Suite*
- Marchandises, transport dans les provinces maritimes, Lignes abandonnées, remise en service, possibilité, 14:50
- taux, Loi, territoire désigné, exclusion proposée, 27:9, 14, 32; 35:188-9
- Non-nécessité, 13:7, 37-9, 42, 54; 14:56; 18:124, 126; 29:109, 115-6
- Nouveau-Brunswick, répercussions, 28:67-8
- Parcours au Canada, condition, 14:61; 16:70-2; 18:61, 143; 19:75; 23:84; 28:66
- Petits expéditeurs, répercussions, 14:49-50
- Position concurrentielle des sociétés ferroviaires
- assujetties, répercussions, 12:14-5, 65; 19:36-7, 111; 24:45-6; 30:32; 35:87-9, 180
- Prairie Mail Limited, investissements dans la modification de wagons de CN Rail, aspect, traitement, 20:90-1, 97; 33:13
- Remorques ou conteneurs sur wagons plats, exception, 20:93-4; 27:130; 28:63, 65-6; 31:11-2; 32:22; 35:183
- Services multimodaux, accès, inclusion proposée, 17:36-7, 53; 22:25-6
- Sociétés ferroviaires américaines, accès, interdiction en cas de non-réciprocité, 13:42; 15:87; 22:27; 29:145; 30:39, 56; 35:104, 180-1; 36:67-8; 63:26-8
- Sociétés ferroviaires canadiennes, répercussions, examen par l'ONT, 31:11; 32:45; 35:89, 192-3; 36:119-20, 124
- Suspension en cas d'atteinte à la viabilité des sociétés ferroviaires canadiennes, pouvoir, attribution au gouverneur en conseil, proposition, 31:11; 32:25, 45; 35:89, 192-3; 36:68, 124
- Trade and Transportation Group, étude, 25:91-3
- Traffic canadien, accès accordé aux sociétés ferroviaires américaines, répercussions, etc., 12:69-70; 13:7, 16-8, 39, 97; 14:31-2, 72; 17:71; 18:124, 126, 143; 19:16; 20:43, 60; 21:132; 27:52, 130; 29:104-5, 108, 110; 30:39; 35:180-1; 36:67; 50:57
- Traffic transfrontalier, exclusion proposée, 18:22
- Un seul prix de ligne concurrentiel par expédition, condition, 20:45-6
- Quebec North Shore & Labrador Railway Company, assujettissement, répercussions, etc., 25:42-4, 47; 29:9-10, 12-3, 49-50, 54
- Racordements, disposition, 18:74
- Régions canadiennes, traitement égal demandé, 30:45
- Régions éloignées, services
- Protection, pouvoirs de l'ONT, etc., 30:22-5, 30
- Répercussions, 30:22
- Zones désignées, établissement suggéré, 30:49-50
- Responsabilité, limitation, ententes spéciales avec les expéditeurs, 12:12
- Revenus, dérèglementation sans dérèglementation équivalente des coûts, 12:44; 15:77-8, 80, 85, 87; 16:84; 23:39, 41-2; 29:83, 136, 167; 35:90
- Sécurité
- Aspect, traitement, 17:28; 21:93; 26:42
- Mesure législative proposée, adoption préalable ou simultanée, 28:100, 105-6, 133; 29:90; 31:44-5
- Répercussions, 18:80, 99-100; 20:50; 21:92, 97; 25:56, 65; 27:46
- Transports, projet de loi C-18. Ministre...—Suite**
- Transports ferroviaires—*Suite*
- Services multimodaux, accès, dispositions, 13:12-4; 14:67; 15:24, 31; 22:48; 27:39, 41; 29:163
- CN Rail, position, 29:83; 86-7, 98
- CP Rail, position, 29:105, 117
- Remplacement par l'alinéa 265(8) de la Loi sur les chemins de fer, proposition, 27:23, 37-8, 71-3; 28:62, 68, 86; 29:86, 105, 168; 31:38; 32:26; 35:195-7
- Sociétés ferroviaires canadiennes, position concurrentielle, répercussions, 12:15-6, 49; 29:83, 86-7; 31:12
- Tarifs, non-discrimination, etc., 31:12
- Sociétés ferroviaires canadiennes
- Activités à l'étranger, traitement injuste ou discriminatoire par le pays hôte, élimination par voie de consultation et pouvoir de représailles, disposition, 36:69-72, 153-6
- Charges publiques imposées, indemnisation, 15:75, 86; 29:83, 156
- Contexte économique et réglementaire, comparaison avec les E.-U., étude de la firme Peat, Marwick & Partners, 25:51-3; 29:100-3, 105-6, 110-1
- Effectifs, répercussions, 25:4
- Immobilisations, investissements, répercussions, 25:58-62
- Lignes, abandon, répercussions, 19:104; 22:28; 23:51; 26:40; 28:25, 129-30; 35:114; 36:80, 83-4
- Marché, domination, empêchement, mesures demandées, 26:110
- Matériel roulant, remplacement, répercussions, 15:80
- Opérations, rationalisation, relation, 16:11-2; 17:75; 25:51; 28:16; 29:83
- Position concurrentielle, répercussions, 15:75-8, 80, 85-8; 16:12; 19:9-11, 113; 20:82; 22:35, 41; 25:15, 51-2, 61; 29:94-5; 30:17, 32-3
- Revenus, répercussions, 15:75, 78, 80, 85; 16:6, 72-3; 17:42, 48, 74; 18:60, 122, 131, 135; 19:58-9, 74; 20:22, 26, 28, 36-7, 43, 70, 76-7, 81-3; 21:45-9; 23:39, 41-2, 46; 24:45; 25:31-7, 57, 60-3, 68, 93, 96-7; 29:79-80, 134; 30:33, 37; 36:67-8
- Sociétés ferroviaires non assujetties, 12:53; 13:50
- Subventions, répercussions sur la concurrence, aspect, traitement, 29:176
- Traffic perdu aux entreprises de camionnage ou aux sociétés ferroviaires américaines, récupération possible, 25:52, 68-9
- Traitement des prestations d'adaptation pour les travailleurs, inclusion proposée, 36:133-4
- Tarifs
- Alberta, répercussions, 19:10-1
- Définition, 32:21; 35:169
- Dépôt et publication, exigences, 12:12; 20:100; 21:10
- Négociation, regroupement d'expéditeurs, autorisation proposée, 27:9-10; 35:170
- Répercussions, 12:61-2; 14:19-20; 16:84; 22:31; 23:39; 25:32
- Tarifcation commune, droit, suppression, 12:12; 14:27; 15:64; 16:62; 19:7, 50; 20:68; 21:8; 22:24; 27:23; 28:140; 33:39

Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite

Lignes—Suite
Transports ferroviaires—Suite

Embranchements, exploitation, mécanisme d'appel d'offres, proposition, 36:91-2
Maintien dans l'intérêt public, 20:21-2, 26-8, 30: 21:10; 22:28; 27:50-1; 29:117, 164; 30:34
Rapport annuel de l'ONT sur les demandes d'abandon, 36:125
Subventions d'exploitation d'embranchements, 19:8, 43, 59; 31:42-3
Main-d'œuvre, répercussions, Trade and Transportation Group, étude, 25:93-5
Matériel
Américain, utilisation, accroissement prévu, 28:128-9
De fabrication canadienne, achat, dispositions, inclusion proposée, etc., 15:79; 27:114-5; 28:105
Expéditeurs, investissements, protection, disposition, inclusion proposée, 20:91
Niveau des services, dispositions, 13:12-4, 93; 15:24, 31; 18:51; 27:36-9, 41, 50, 71-3; 35:194-7
Accords entre transporteurs et expéditeurs, autorisation, 32:25-6; 35:193
Prix
Abusifs, protection de l'industrie du camionnage, 11:21, 30-1
Compensatoires, détermination, enquête par l'ONT, etc., 19:25-6; 20:7; 22:36; 23:40; 26:110; 27:118; 28:38; 29:90-1, 117, 157, 177-8; 30:18; 32:21-2; 35:171
Définition, article, élimination proposée, 16:81
Maximum, concept, maintien proposé, 13:18-9
Minimum, abus par l'intermédiaire des contrats confidentiels, protection, 13:92
Non compensatoires, 20:59, 61-2; 26:72-3, 76-9; 29:157, 177-8; 35:171-5
Prix de ligne concurrentiels, dispositions, 11:7, 11, 32, 34, 45; 12:12-3, 76; 13:11, 93, 97; 14:25, 40-2, 49, 60, 62, 66; 15:65; 16:13, 63-4; 17:29, 72; 18:30, 50-1, 121, 124, 126-7; 19:33-4, 36-7, 41-2; 20:59-60, 63, 67, 70-1, 73-4, 84-8; 21:8-9, 24, 53-4; 27:28-32, 49, 83; 29:160; 30:12-3, 32, 39-40; 31:11; 35:87-9, 108-9
Accès, 20:84-8; 21:21; 25:49; 35:182; 36:67-9
Automobile, industrie, position, 24:48
But, 35:105
Changements de voie, expéditeurs bénéficiaires, exclusion, 35:199
CN Rail, répercussions, 12:35-6; 36:66-7; 63:8, 23
Contrats confidentiels, dispositions, relation, 12:65-6, 69-70
Correspondance, lieu, détermination, 19:24; 20:101
CP Rail, position, 19:36; 29:104-5, 109, 114-6
Dégénération dans l'intérêt national, pouvoir de l'ONT, 14:32-3
Distance d'application, limite de 50%, 21:24; 22:25; 27:9, 20, 28-31, 52; 28:63-5, 67; 31:39; 32:22-5; 35:183-8
Établissement par l'ONT, 12:34-5, 47; 35:189-91
Expéditeurs capitaux, accès, avantages retirés, etc., 17:36-7; 18:50, 127; 19:7-8, 11, 28; 20:59-60, 63, 100, 104; 21:23; 22:27; 25:92; 28:140; 30:13; 35:105
Immobilisations, investissements, répercussions, 12:14, 13:11; 18:121, 124, 126-7; 30:33-4

Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite

Contrats confidentiels, dispositions—Suite
Transports ferroviaires—Suite

Prix compensatoires, détermination, pouvoir d'enquête de l'ONT, etc., 20:7, 9, 11-3; 23:44; 24:38; 26:74, 76; 27:29-30; 29:91, 148-50; 35:175
Prix convenus, régime, recours, relation, 12:66; 16:62; 14:58, 65, 74-5; 15:30; 19:46; 21:10; 25:79; 27:10;
Renseignements non confidentiels, résumé, publication, 30:18; 35:142
Répercussions, examen, 36:119
Réseau canadien, contournement par les E.-U., éventualité appréhendée, 20:9-10, 45-6
Sociétés ferroviaires canadiennes, revenus, répercussions, 13:34; 16:73; 17:75; 20:9-10, 105
Tarification collective, régime, relation, 29:108
TerraTranspor, prix pratiques, inquiétudes du secteur du camionnage, 26:115-6
Trafic perdu aux sociétés ferroviaires américaines, récupération possible par les sociétés ferroviaires canadiennes, 18:26, 35, 59-60; 20:72; 22:24, 35-6; 24:48, 52; 25:35-6, 52, 69; 27:28
Transports maritimes, industrie, répercussions, 29:147
Trop-perçu, remboursement à l'expéditeur, 14:15
Expéditeurs capitaux
Définition, détermination par l'ONT, etc., 12:13, 15, 17, 35-6, 60-3, 67-8; 14:79-80; 18:52, 54-5; 19:14-5, 28, 40; 20:72, 79-80; 22:34; 25:38-40; 27:20, 54; 29:79, 92-3, 157-8; 30:14-5; 35:182, 191
Expression, remplissage par «trafic capital», proposition, 14:34-5
Protection, 11:7, 11, 34, 45; 13:7, 18-9, 92, 94; 15:74; 18:17, 21, 23-5, 57; 19:58; 20:75, 77; 25:16; 29:7, 79, 117
Recours prévus, accès, etc., 29:155-9; 30:33, 50
Tarifs déraisonnables, droit d'appel, 29:105-8
Voir aussi sous le titre susmentionné Transports ferroviaires—Accès et Changements—CP Rail et Prix de ligne concurrentiels
Fournisseurs, industrie, répercussions, 15:75-8
Île-du-Prince-Édouard, réseau ferroviaire
Protection demandée, 27:84-5; 28:112
Suppression appréhendée, 28:129
Les entreprises ferroviaires du Canada, assujettissement, 15:45, 48
Lignes
Abandon, dispositions, 11:12, 22, 34, 46, 48; 12:16-7, 34, 39; 13:8, 14-5, 22-3, 34-5, 93; 14:23-4, 98-9; 15:65, 72-4; 16:73; 18:34, 58, 80-1, 94, 122, 130-1; 19:27-8, 59, 105; 20:7, 21, 38, 101; 21:8, 10, 20, 22-3, 46, 49-50; 26:28-30, 32; 27:50, 84, 63, 97-8, 109-10, 129, 140; 29:89, 117; 30:28, 30, 34, 45-7; 31:12-3, 38-9; 32:37-42; 35:76-7, 114-5; 36:78-92, 96-101
Acquisition et exploitation, 17:43-6; 21:48-9; 28:105; 30:45, 47-8; 36:85
Cession sans abandon, 12:12, 16; 13:15, 22, 49; 14:23, 36, 66; 17:45-6; 18:51; 19:28, 59; 20:40-1; 21:46; 27:10, 50; 30:50; 32:32-7; 36:76-8, 142-3
Coûts d'exploitation, calcul, 36:69, 73
Déplacement et croisements de chemins de fer, Loi, relation, 18:77, 79-80

Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite

Transports aériens—Suite
Transporteurs américains—Suite
Voit aussi sous le titre *susmentionné* Transports
aériens—Marché

Zone désignée, définition, modification, élargissement,
etc., 14:94, 97, 101; 15:53, 57-63; 16:48-9, 90-1; 26:9,
18-9; 30:45, 48-9

ONT, pouvoir, 35:145-7, 164-6

Transports ferroviaires

Accès concurrentiel, dispositions, 18:57, 94; 19:7, 50-1, 113,
117; 20:62; 22:24, 28-9; 25:73; 30:40, 53; 31:11

Atlantique, région, répercussions, 27:40

CN Rail, position, 12:12-5; 18:18; 29:80-5, 87, 95-6

CP Rail, position, 13:11, 15, 42; 18:19; 29:117

Entrée en vigueur, report demandé, 29:84, 87, 163

Expéditions capités, répercussions, 19:23-4; 20:104; 29:93

Investissements futurs, répercussions, 18:130; 19:28-9;

21:47; 30:33

Ports canadiens, répercussions, 18:54

Répercussions, 18:129; 29:80-2, 85; 31:11

Retrait, répercussions, 20:75-6

Sociétés ferroviaires canadiennes, revenus, etc.,

répercussions, étude de la firme Travacom, etc.,

répercussions, 18:130; 19:27, 20:43, 75-7; 21:47; 22:35-6;

25:31-3, 45-7, 51, 73; 29:80-2, 85, 100-3;

31:11

Trafic canadien, détournement vers les E.-U.,

répercussions, 19:51; 21:57-8

B.C. Rail, non-assujettissement, répercussions, etc.,

18:32-3; 35:187

Changements de voies, dispositions, 11:7; 12:23-4, 47; 14:49,

65; 17:53; 18:27, 30, 74-5, 79-80; 19:42-3; 20:82-3;

22:36-7; 27:30, 32; 29:62, 167; 32:28

Accès, 36:67

Application, révision périodique par l'ONT,

proposition, 36:64

CP Rail, expéditions capités, répercussions, 29:117

Définition, emploi du terme «interconnexion» plutôt

que «changements de voie», 35:169; 36:61-2

Lieu de correspondance, installation, partage des coûts,

etc., 32:29-30

Limite, accroissement, 12:12, 24, 40; 13:15, 38-9, 42-3;

14:50, 55, 62, 65; 76-7; 15:65; 17:53;

18:26-7, 75, 79-80; 19:15, 24-5, 42; 22:37; 24:48;

27:20-1; 29:116, 167; 31:11; 32:30-2; 36:66-7

Prix ou taux, établissement par l'ONT, etc., 13:26;

19:25, 31-2; 31:12; 32:29, 32; 36:61-4, 68

Trafic canadien, accès accordé aux sociétés ferroviaires

américaines, aspect, réciprocité, etc., 12:71-3; 13:31,

39, 51-2, 97, 15:73; 29:186; 36:64-8

Voit aussi sous le titre *susmentionné* Transports

ferroviaires—Prix de ligne *susmentionné*

Circulation, droits, 11:7; 12:12-3; 13:11, 93; 14:49, 55, 62,

65; 17:43-4, 53; 18:30; 19:42; 20:68; 21:132, 139; 29:116;

30:33-4; 33:40-1

Céréales, transport ferroviaire, relation, 20:37

Consommation et Corporations, ministère, Bureau de

la politique de la concurrence, position, 24:31-2

Emploi, répercussions, 21:95

Expéditeurs, droit à des audiences, proposition, 14:59-60

Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite

Transports ferroviaires—Suite

Circulation, droits—Suite

Municipalités, répercussions, 18:74

Sécurité, répercussions, 21:95

Sociétés ferroviaires américaines, accès, répercussions,

etc., 12:71; 13:31, 52

Suppression proposée, 32:26-8; 35:198-9

Comparaison avec la déréglementation aux E.-U. (*Stagers*

Rail Act), 25:51, 55, 58

Concurrence, Loi, applicabilité, répercussions, etc., 31:43

Conteneurs ou remorques, tarifs exigés, dispositions,

13:12-4; 14:67; 15:24, 31; 17:82-3; 22:25; 23:40;

27:23

Contrats confidentiels, dispositions, 11:7, 32; 12:12, 47,

57-8; 13:11, 45, 92, 94; 14:25, 43, 50-1, 55, 65; 15:23-4,

30-2, 64-5, 88; 17:29, 33-4, 37; 18:30, 57, 121, 127-8;

19:42-3, 66; 20:41, 46-7, 68-9, 84-6, 94-5; 21:46-7,

54, 81; 24:42, 44, 46; 25:51, 60, 72; 27:23, 36, 49, 70,

82-3, 94-5; 28:54, 107-8, 114, 140; 29:90-1, 162, 167;

30:52-3

Abolition demandée, 21:139

Abus, possibilité, 12:64, 77-80; 20:95; 21:132; 26:9; 27:30

Accès, 22:26

Application au trafic transfrontalier seulement,

proposition, 13:48, 53-4; 14:71-2; 15:87; 18:128; 19:44;

20:9, 81; 24:45; 25:110; 26:73-8; 35:177-9

Caractère confidentiel, protection, 13:92, 94; 14:15, 44,

57-8, 66; 15:24, 30; 18:121, 127; 19:42, 46; 20:7, 84-6;

26:78; 30:10, 17-8

CN Rail, 63:8, 23

Conseil canadien de l'horticulture, position, 28:109

Droit d'appel d'une tierce partie, 12:79; 14:25-6; 15:24;

20:86; 22:32; 23:40; 29:116, 148, 150

Enquête, pouvoir de l'ONT, critère de l'intérêt public,

etc., 14:15; 18:30, 121; 19:42-3, 46; 20:7; 27:29

Enregistrement auprès de l'ONT, 16:81-2; 30:18

Expéditeurs, répercussions, avantages retirés, etc., 12:67,

79; 20:59; 21:46-7; 22:24; 27:28

Grain de l'Ouest, transport, Loi, tarifs, exclusion, 19:58;

20:8, 37

Informations, divulgation sur une base confidentielle

aux parties impliquées, proposition, 29:178

Limitation aux sociétés ferroviaires canadiennes

seulement, proposition, 35:176-8

Marchandises, transport dans la région atlantique,

subvention, Loi, répercussions, 14:65, 76; 26:81;

27:23

Marchandises, transport dans les provinces maritimes,

taux, Loi, répercussions, 27:23; 32:46; 36:135-6,

140-1

Petits expéditeurs, répercussions, 11:50-1; 12:54-5;

13:43-4; 14:49; 15:70; 16:62; 18:24-5; 20:38, 59,

63-4, 94-5, 104-5; 21:8-9, 103-4; 22:32-3; 25:78-9;

26:9, 81, 82, 85-6, 88; 27:30, 103; 28:24;

29:131; 30:55-6; 35:178-9

Prix abusifs, déterminés, pouvoirs du Bureau de la

politique de la concurrence du ministère de la

Consommation et des Corporations, etc., 11:49;

14:15-6; 16:82; 24:36-9

- Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite**
 Transports aériens—Suite
 Répercussions, évaluation par l'Association des consommateurs du Canada, 17:9-11
 Aspect, traitement, 29:18, 20; 29:63-5
 Bureau canadien de la sécurité aérienne, position, 34:5, 18
 Inspections, fréquence, disposition, inclusion proposée, 36:129
 Normes, définition, inclusion proposée, 29:19-21, 66, 71, 74
 Réglementation par l'ONT, 22:67-8, 70; 29:68-71
 Répercussions, 11:28-9; 13:59; 87-8; 14:20; 23:22; 29:72; 34:4; 40:6
Voir aussi sous le titre susmentionné Transports aériens—Licences et Service intérieur
 Abandon ou réduction de service, préavis, 14:94, 96-7; 17:9, 23-4; 21:67; 26:32-4, 98-9; 27:7-8, 15, 19-20, 87; 28:18, 76; 31:37; 32:18-9; 35:160-3
 Concurrence excessive, prévention, disposition, inclusion proposée, 14:96-7
 Conditions d'exploitation, 35:158-9
 Licences d'exploitation, octroi, exigence de citoyenneté canadienne, exemption dans l'intérêt public, pouvoir du ministre, 33:36
 Sécurité, niveau optimal, condition d'exploitation, inclusion proposée, 35:158-9
 Tarifs, réglementation, dispositions, suppression proposée, 17:9-10
 Service international
 Consultation, mécanisme, absence, 29:177
 Licences d'exploitation, octroi, conditions, 35:164, 168-9
 Négotiations bilatérales, 20:101; 21:9; 26:9
 ONT, réglementation, ingérence politique possible, 17:10-1
 Routes, attribution, 17:11; 18:132; 19:9
 Services essentiels
 Appels d'offres, recours, 12:15; 18:132
 Définition, critères, etc., inclusion demandée, 26:9; 27:8, 87; 31:40, 42
 Régions vulnérables, protection, garanties demandées, etc., 14:94, 102-7; 22:14, 20; 23:15; 28:17; 31:40-4
 Subvention, 11:6; 13:62; 14:97, 99-100, 102-6; 17:10, 19-20; 18:12, 116, 132, 135, 148; 21:9, 25-6, 67; 26:52-3, 98-9; 27:8, 15, 19; 28:17; 31:37-8
Tarifs
 Discrimination selon les régions, interdiction, disposition, inclusion proposée, 28:34-5
 Et services, réglementation en cas d'abus de situation de monopole, proposition, 21:9-10
 Publication, 35:163-4
 Réductions importantes, examen et approbation préalables obligatoires, proposition, 14:95-6
 Répercussions, 14:85; 17:62; 22:6; 25:20; 26:53, 102-3; 28:52
Voir aussi sous le titre susmentionné Service intérieur
 Transports aériens
 Filiales au Canada, établissement limité, proposition, 17:9
Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite
 Transports aériens—Suite
 Feux de forêt, gestion, services aériens, assujettissement, exclusion demandée, etc., 21:63-6; 23:5-8, 10-1; 32:17-8; 35:157
 Grands voyageurs, programmes, interdiction proposée, 17:14, 19-21, 64
 Handicapés, accessibilité
 Réglementation, pouvoir de l'ONT, disposition, inclusion proposée, etc., 31:10; 32:20-1; 35:166; 36:150-1
 Répercussions, 17:9; 19:125, 127
 Licences d'exploitation, octroi
 Critères de «l'aptitude, de la volonté et de la capacité», 17:9; 21:67, 103; 26:52
 Éléments à prendre en considération, propositions, 21:121
 Preuve, fardeau inversé, 18:94; 21:120-1
 Sécurité, normes, inclusion proposée, 29:19
 Service minimum, condition, inclusion proposée, 26:98
Voir aussi sous le titre susmentionné Transports aériens—Nord et Service intérieur et Service international
 Main-d'œuvre, déplacements, aspect, traitement, 22:11, 19-20; 23:14
 Marché canadien, accès accordé aux sociétés étrangères, 13:57, 60, 72; 29:65
 Réciprocité, disposition, inclusion proposée, 13:69
 Transports aériens, concurrence appréhendée, 21:103; 29:66
 Nord canadien, services, réglementation, 11:6, 12, 15-6, 47; 15:50; 16:47-9; 17:10; 19:86; 23:27, 32-3; 26:68; 31:6; 34:11-2
 Aéronefs, catégorisation selon le poids, maintien proposé, 21:121, 124, 126-7; 32:21
 Distinction entre services réguliers et services nolisés, 21:121, 124
 Itinéraires et bases, protection demandée, 21:121-2
 Liaisons Nord-Sud, exclusion proposée, 13:57, 71-2; 16:50; 21:123-4, 128; 23:35
 Licences d'exploitation, octroi, critères, conditions, etc., 21:124, 128-9; 26:52; 32:18
 Ligne de démarcation Nord-Sud, 11:27-8, 47; 14:101; 15:53, 59; 16:90-1; 18:11, 15, 114-7; 19:8-9, 20-1; 20:52-3, 108; 21:25, 124, 128; 23:34-5; 26:13-4, 92, 113-4; 27:16-7, 86; 28:16-7; 29:176; 30:44-5, 48-9; 31:40-4; 34:12
 Services nouveaux, création, répercussions, 23:33-5
 Suppression proposée, 18:134-6, 147-9
 Petites agglomérations, régions isolées, etc., services Nouveau-Brunswick, développement économique régional, implications appréhendées, 28:7-8
 Protection, disposition, inclusion demandée, 29:19; 31:40-2
 Répercussions, 11:46-7, 49-50; 18:116, 148; 28:14-5, 77
 Petits exploitants locaux desservant les régions éloignées
 Protection, absence, etc., 15:51
 Répercussions, 15:49-50, 52
 Réglementation
 Pouvoirs de l'ONT, 32:20
 Responsabilité, répercussions, 22:63-8, 74
 Tribunal de l'aviation civile, pouvoir, maintien, 33:12

Transports, projet de loi C-18. Ministre...—Suite

Titre
 Abrégé, modification, 36:156, 176-7
 Adopté, 36:156
 Transports 2000 Atlantique, position, 14:92-7
 Transports 2000 Canada, position, 23:47-8
 Transport intermodal, système, répercussions, 22:44-5
 Transporteurs
 Assujettissement à la Loi sur la concurrence, 14:43; 31:43
 Canadiens, viabilité économique, protection, 15:26
 Concentration, répercussions, 16:53; 20:6-7
 Nombre, répercussions, 11:42-3
 Transporteurs américains, accès au marché canadien, 18:17; 29:99
 Comparaison avec l'accès au marché américain accordé aux entreprises canadiennes, 25:59; 76; 29:108
 Réciprocité d'accès, disposition, inclusion proposée, etc., 18:22-3; 19:16; 21:15-6; 49; 105-6; 22:37-8; 23:46; 24:46; 25:10; 62; 27:52-3; 29:109-10; 175; 30:12-3
 Transports, ministère, programme de transport des handicapés, Comité de mise en oeuvre, position, 19:121-6
 Transports aériens
 Aéronautique, Loi, dispositions, application, 35:167-8
 Assurance-responsabilité, dispositions, 26:61
 Exemption relative aux leçons de pilotage et aux activités de pulvérisation agricole, 14:17
 Police d'assurance, modification ou annulation par la compagnie d'assurance, divulgation à l'ONT, 32:19-20; 33:12-3
 Centres aéroportuaires, alimentation par les petites sociétés aériennes affiliées aux grandes, système (*réseaux en étoile*), répercussions, 16:55; 22:15
 Concentration de l'industrie, contrôle, disposition, inclusion proposée, 22:10-1; 26:99
 Concurrence, répercussions, 6:32-4; 22:7
 Consommateurs, protection, mécanismes, relation, 17:8; 14
 Déréglementation, relation, 13:60
 Emploi
 Protection, mécanismes, inclusion proposée, 29:19; 66, 69-70
 Répercussions, 28:122
 Travailleurs âgés mis à pied, protection en vertu de la Loi sur les prestations d'adaptation pour les travailleurs, disposition, inclusion proposée, 36:133-4
 Entreprises canadiennes, prise de contrôle par des intérêts étrangers, dispositions, 11:33; 13:72; 14:87; 15:38; 17:9, 19; 22; 18:41; 19:21-2; 27:127; 29:66
 Actifs, acquisition, inclusion proposée, 21:122-3
 Limitation, disposition, inclusion proposée, 13:60-1; 15:61; 16:86-7; 92; 97; 22:11; 26:99; 106-7; 29:66; 31:29
 Petites sociétés aériennes affiliées aux grandes, répercussions, 28:72
 Propriété canadienne, définition fondée sur la proportion des actions donnant droit de vote, 14:82-4; 88-90; 17:9; 19:21; 20:109; 21:26; 26:106-7; 27:127-8; 31:29; 36-7; 32:16-7; 35:147-53; 36:151-3
 Exemptions, disposition, 28:76

Sécurité—Suite
 Répercussions, 14:20-2; 38; 15:35-6; 16:7; 18:39; 94; 102-3; 19:70; 72; 20:50; 21:133; 23:14; 65; 68; 26:60; 90; 27:61
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Handicapés;
 Politique nationale; Transports aériens; Transports ferroviaires
 Sénat, étude, audiences, tenue proposée, 25:23
 Services
 Interfinancement, répercussions, 11:45-6; 13:95; 18:12; 116; 21:67; 114-5; 26:51; 89-90; 27:15; 74-5
 Petites agglomérations, régions isolées, etc., droits acquis, protection proposée, 27:14-5
 Répercussions, 20:36; 23:68
 Terre-Neuve, maintien, disposition, inclusion proposée, 26:41; 59-60
 Services essentiels, 11:22
 Détermination, critères, etc., 11:14; 14:101; 27:13-4; 19
 Prestation
 Appels d'offres, recours, proposition, 12:38-9
 Traitement égal de tous les modes de transport, 12:15; 24-5; 27
 Voir aussi sous le titre *susmentionné*
 Approvisionnement; Transports aériens
 Services mis à la disposition du public. Voir plutôt sous le titre *susmentionné* Charges publiques imposées
 Société des fabricants de véhicules à moteur, position, 24:42-3
 Sociétés de la Couronne
 Rôle, répercussions, 18:129; 134-5; 25:23
 Traitement égal aux autres entreprises, 18:129; 134; 23:39; 43
 Stelco Inc.
 Position, 15:23-4
 Transports, coûts, économies escomptées, 15:25
 Stora Forest Industries
 Compétitivité, répercussions, 27:28
 Marchés, expansion, répercussions, 27:33
 Position, 27:26-9
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Sultran Ltd.
 Expéditions, transport ferroviaire
 Sociétés ferroviaires américaines, recours, incidence, 19:30; 32
 Tarifs, répercussions, 19:29-30
 Position, 19:23-8
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Syndicat canadien de la fonction publique, Division du transport aérien, position, 23:12-4
 Syndicat des services du grain, position, 20:5-8
 Système national des transports, efficacité, fiabilité, etc., répercussions, 13:6; 15:75; 78; 18:58; 23:14; 39; 47; 53; 30:8
 Télécommunications, Loi nationale (projet de loi C-13), modifications corrélatives, 32:47; 33:49; 36:144
 TerraTransport
 Répercussions, 26:40; 111-2; 28:129
 Tarifs, subvention, appréhension du secteur du camionnage, 26:109-10; 28:42-3
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Transports ferroviaires—Contrats
 Terre-Neuve et Labrador, gouvernement, position, 26:6-10

Transports, projet de loi C-18. Ministre...—Suite

- Prix
 Abusifs, dispositions, absence, 15:7
 Complicité entre transporteurs, application de la Loi sur la concurrence, disposition, absence, 19:118
 Réglementation, incidence, 25:9-10
 Répercussions, 13:6, 34; 14:64; 15:35; 16:60; 18:94; 20:36
 Produits, 32:45
 Construction et exploitation, permis, 33:44
 Définition de «produit», 33:43
 Installations inter-usines, exclusion, 33:13-4
 Pipelines transfrontaliers, assujettissement, 33:14
 Envois en lot, conflit possible avec la Loi sur l'Office national de l'énergie, 33:13, 44
 Inspections, coûts, recouvrement, 33:14
 Produits chimiques, industrie, compétitivité, relation, 14:56; 28:122
 Québec, gouvernement, déclaration du ministre des Transports, 35:113
 Qûenord Inc., position, 30:52-4
 Rapport à la Chambre, 36:3-23, 156
 Réglements, promulgation, consultations préalables avec les secteurs intéressés, proposition, 21:122
 Réimpression, 36:157
 Repap Enterprises Inc., position, 27:146-8
 Répercussions, 20:41; 21:7
 Agriculteurs, préoccupations, 20:42, 45
 Surveillance, programme, établissement proposé, 18:130, 140
 Roberts Bank, C.-B., terminus de charbon, répercussions, 18:54
 St. John's and District Labour Council, position, 26:52-8
 Saskatchewan, gouvernement, position, 20:98-102
 Saskatchewan Association of Rural Municipalities, position, 18:77
 Saskatchewan Minerals Company
 Marchés, emplois, etc., répercussions, 20:64-6
 Position, 20:57-60
 Saskatchewan Wheat Pool, position, 20:35-8
 Scotia Investments
 Position, 27:35-7
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Sears Canada Inc.
 Camionnage, réseau appartenant à la compagnie, utilisation, répercussions, 27:75
 Position, 27:68-71
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Sécurité
 Aspect, traitement, 19:42, 104; 23:51; 29:21; 34:6
 Matériel non sécuritaire, utilisation, certification, etc., protection des employés en cas de refus, disposition, inclusion proposée, 18:151-2, 179-80; 20:51; 21:37-8, 57, 71, 125; 22:75-6; 23:8-9, 70-1; 27:45, 117; 29:26; 31:35-6; 34:13-4
 Normes, maintien demandé, 26:40
 Office national des transports, pouvoir d'enquête, etc., 21:75-7, 93, 100-2, 117-8; 35:77-8
 Préservation, garantie demandée, etc., 14:13, 51, 68; 23:15, 51
 Réglementation et inspection, services, établissement préalable, proposition, 12:58-9; 15:19; 17:50; 19:18, 45-6; 21:8, 131, 133, 139; 27:140; 28:32-3; 31:44-5
 Prince George and District Labour Council, position, 18:6-10
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Transports ferroviaires—Prix de ligne concurrentiels
 Position, 20:88-95
 Prairie Mail Limited
 Position, 28:107-10
 répercussions, 28:111
 Négociation au nom des expéditeurs, pouvoir,
 Potash Marketing Council of Prince Edward Island
 Potash Corporation of Saskatchewan, position, 20:84-5
 principe, inclusion proposée, 13:12, 33
 «Réglementation en absence de concurrence seulement»,
 Principe, concepts économiques, etc., 16:6, 12, 15-7
 «Faite au Canada», allusions, 11:6, 20-1
 Politique sous-jacente, 11:5-6, 35
 34:5, 18; 35:28-32
 Sécurité, aspect, traitement, 20:68; 21:94; 27:63, 120, 123;
 Relations industrielles, aspect, omission, 25:21, 90
 105-6
 interdiction, disposition, inclusion proposée, 20:99;
 Prix et tarifs, pratiques déloyales ou destructrices,
 inclusion proposée, 27:119-21
 Objectifs énoncés, réalisation, évaluation, disposition,
 Handicapés, accessibilité, énoncé, 21:108
 proposée, 19:57
 Grain de l'Ouest, transport, Loi, dispense, inclusion
 omis, 29:176
 Gouvernements provinciaux, rôle, aspect, traitement
 35:33-40
 30:27; 31:14-6, 27, 30-2, 39; 33:15-6, 19-23;
 27:38, 80, 120, 122; 28:6-7, 18, 62, 83; 29:59-60;
 19:13; 20:107-8; 22:56; 25:27, 29; 26:27-8, 113;
 Développement économique régional, énoncé, 18:129;
 125-6; 35:40-1
 Coûts réels, responsabilité du transporteur, énoncé, 27:120,
 Concurrence et forces du marché, énoncé, 35:33
 27:120; 32:7-8; 34:6; 35:41-3
 Charges publiques imposées, indemnisation, énoncé,
 Besoins socio-économiques, protection, 21:9
 proposition, 35:26-7
 Application aux transporteurs canadiens seulement,
 25:21; 27:125-6
 Politique nationale des transports, déclaration, 12:11; 20:98-9;
 Productos
 Pipelines, dispositions. Voir plutôt sous le titre *susmentionné*
 Pliorlage, Loi, modification corrélatrice, 33:49
 ferroviaires—Contrats
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Transports
 Protection, 26:82-3, 86
 Petits expéditeurs
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Position, 15:49-53, 56-7
 Pem-Air Limited
 ferroviaires—Sociétés—Contexte et Trafic—Perte
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Transports
 Etudes, 25:58
 Peat, Marwick & Partners
 Pacific Western Airlines Corporation, position, 16:46-7
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Organisation des aveugles de l'Ontario avec...—Suite
 Transports, projet de loi C-18. Ministre...—Suite

- Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite**
 Office national des transports (ONT)—*Suite*
 Bureaux régionaux, établissement, emplacement, etc., 19:9, 13, 15-6; 20:100; 21:9; 26:8-9; 27:82; 28:8-9, 19-9; 31:28; 32:8-10; 35:67-75
 Comparaison avec la CCT, 11:22-4; 14:10; 19:66
Voir aussi sous le titre susmentionné Office national des transports—Accessibilité et Pouvoirs
 Comparution devant l'ONT, 20:100; 21:94-5; 32:10; 35:83
 Composition, représentativité, etc., 14:57, 99; 18:101; 20:61, 109; 21:94, 97; 22:55; 27:82; 31:28-9, 34; 35:44-53, 56-7; 36:146-7
 Décisions ou arrêtés 36:146-7
 Appel devant un arbitre indépendant, procédure proposée, 35:116
 Assimilation à une ordonnance de la Cour fédérale ou d'une cour supérieure, 32:10-1; 35:118
 Délais, 11:47-8; 14:34; 19:49-50; 21:47
 Gouverneur en conseil, pouvoir d'annulation ou de modification, 20:44-6; 26:9, 20; 29:176; 35:54, 143-7
 Provinces, consultation, disposition, inclusion proposée, 26:9, 20-1; 35:146-7
 Employés, nombre, 14:7; 21:81
 Frais entraînés par une instance devant l'ONT, 35:119-21
 Inspecteurs, nombre, accroissement proposé, 21:94
 Membres
 Compétences et expérience souhaitées, 14:57; 20:58, 61, 65, 109; 27:81; 31:28; 35:55
 Conflits d'intérêts, dispositions, 31:17-8, 28-9, 34-5; 35:57-63
 Lieu de résidence, détermination aux fins de remboursement des frais de déplacement, 32:10; 35:68
 Nombre, 11:24; 14:7; 21:45; 35:51-2
 Travail, répartition, 32:8; 35:63-4, 76
 Modes de transport, traitement impartial, 14:14
 Politique, directives données par le gouvernement par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, 11:24-5; 14:11-2, 32; 15:63; 17:11, 89; 18:129-30, 141, 144-5; 19:12-3, 49, 60-3; 20:6, 10-1; 21:45, 51-3, 93-4; 27:82
 Instructions, dépôt au Parlement, 19:63
 Suppression proposée, 19:57, 60, 62, 64
 Pouvoirs, 11:23-4; 15:53, 58-9; 18:101; 19:30, 73
 Comparaison avec la CCT, 21:67, 81; 25:9; 26:41, 52, 91
 Renforcement proposé, 19:72
 Président ou vice-président, qualité d'avocat, exigence, 21:94
 Suppression proposée, 32:8; 35:53-5
 Recherche
 Fonction, 27:82, 126-7
 Organisme indépendant, établissement proposé, 35:64-6
 Rôle, responsabilités, etc., 21:45; 35:53-4
 Siège social, 14:35
Voir aussi sous le titre susmentionné les sujets particuliers (Aviation and Fire Management Centre)
 Position, 23:5-6
 Ontario March of Dimes, position, 22:51
 Organisation des aveugles de l'Ontario avec approche d'autonomie 22:49-50
 Position, 22:49-50
- Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite**
 Médiation et arbitrage, dispositions—*Suite*
 Arbitrage des propositions finales—*Suite*
 Règles de procédure, inscription dans la loi, proposition, 14:59, 66; 15:23-4, 29; 18:55-6; 21:9
 Renseignements, échange préalable, disposition, inclusion demandée, 29:156
 Sanctions, application, 20:58, 61
 Tiers, participation, 19:26; 32:14-5
 Trafic intermodal, applicabilité, 31:12; 32:11
 Transports ferroviaires, coûts, divulgation à l'ONT, proposition, 20:100; 21:9
 Arbitres
 Honoraires, 21:9, 24; 28:76; 35:131-2
 Liste, établissement, consultations, etc., 14:28-30
 Nomination, patronage appréhendé, 28:75
 Pouvoirs de l'arbitre, élargissement proposé, 30:44
Voir aussi sous le titre susmentionné Médiation—
 Arbitrage—Décisions
 Différends impliquant un transporteur non assujéti à la loi fédérale, cas, traitement, 14:16-7
 Exclusions, 35:121-3
 Miramichi Pulp and Paper Company, emploi, répercussions anticipées, 27:152-3
 Moncton and District Labour Council, position, 28:117-20
 Monopoles, formation appréhendée, 11:21; 19:104, 110; 23:14
 Concurrence, Loi, degré d'application, 26:101-2
 Municipalités
 Position, 18:77-9, 108
 Répercussions, 18:73-5, 78, 108
Voir aussi sous le titre susmentionné Transports ferroviaires—Circulation
 National Sea Products Limited, position, 27:22-3
 New Glasgow and District Labour Council, position, 27:109-11
 Newcastle-Chatham and District Labour Council, position, 28:142-5
 Northern Air Transport Association, position, 21:120-3
 Nouveau-Brunswick, gouvernement, position, 28:6-9
 Nouvelle-Écosse, gouvernement
 Position, 27:6-12
Voir aussi sous le titre susmentionné Amendements Novacor Chemicals Ltd.
 Marchés, expansion, répercussions, 19:114-5
 Position, 19:112-3
 Objectif, 6:15, 20; 13:34; 25:9; 31:5-6, 13
 Réalisation, perspectives, 23:13
 Office national de l'énergie, Loi
 Modification corréative, 32:47; 36:142
Voir aussi sous le titre susmentionné Productoducs—
 Office national des transports (ONT)
 Envois
 Abus de pouvoir, indemnisation des parties lésées, disposition, inclusion proposée, 17:54-6, 58-60
 Accessibilité, comparaison avec la CCT, 14:94
 Appels injustifiés, exclusion, mécanisme, établissement proposé, 14:58-9
 Autonomie, 20:16, 41; 21:47, 93, 98; 27:81

- Transports, projet de loi C-18. Ministre....—Suite**
 Marchandises, transport dans la région arctique, subvention, Loi
 Modifications corrélatives, 33:46; 36:135-8
 Répercussions, 11:12-3; 26:20, 80-3, 86, 88; 27:85; 28:108
Voit aussi sous le titre susmentionné Transports ferroviaires—Contrats
 Marchandises, transport dans les provinces maritimes, taux, Loi
 Modifications corrélatives, 33:48; 36:134-41
 Mouvements ferroviaires intermodaux, assujettissement, disposition, inclusion proposée, 32:47; 36:137-9
 Répercussions, 11:12-3; 26:20, 31, 80-2, 86, 88; 27:85; 28:63
Voit aussi sous le titre susmentionné Transports ferroviaires—Contrats et Prix de ligne concurrentiels
 Marchandises, transport via les États-Unis
 Empêchement ou restriction aux exportations, disposition, inclusion proposée, 18:59; 19:93, 115; 20:62, 69-70; 23:82; 27:131; 28:66; 29:152-3
 Répercussions, 11:44-5
 Marché canadien, accaparement par les sociétés américaines, répercussions sur l'emploi, etc., 15:35; 28:17
 Marchés à faible densité desservi par un seul transporteur, réglementation proposée, 28:8; 16-7
 Maritimes, provinces
 Premiers ministres, opposition, 6:16, 18-9
 Répercussions, 28:129
 Mazankowski, l'hon. Don, rôle, etc., 19:119-20
 Médiation et arbitrage, dispositions, 13:94; 15:65; 18:131; 26:9
 Arbitrage des propositions finales, 13:11, 14, 94; 14:16, 55-6; 15:23-4, 29; 18:30; 50-1, 55-6, 121-2, 126; 19:24, 55; 20:58-9, 91-3; 22:26-7, 34; 24:46; 25:73; 26:85; 29:9, 11, 131, 156; 30:32-3, 36; 33:36; 35:127
 Accès, 18:50; 19:28; 21:9, 24; 22:34; 29:116, 156; 30:33
 Accord d'expédition, demande à l'expéditeur par le transporteur, 20:91-2
 Application, 32:11
 «Arbitrage», terme, emploi dans la version française, 32:12
 Avis public, 19:26
 Camionnage, applicabilité, 17:82; 31:18
 Cas d'exclusion, considérations d'intérêt public, recours au processus des enquêtes, 19:27; 29:52-4
 Contrats confidentiels, traitement, 14:25; 18:121, 127; 20:72-3; 32:15-6; 35:132-3
 CP Rail, position, 29:114-7
 Critères, éléments à prendre en considération, etc., 19:8; 26-7, 58; 20:92-3; 21:9; 29:9, 156; 30:33; 31:10-1; 32:11-3; 35:124-8
 Décisions de l'arbitre, motifs, divulgation, 32:13-4; 35:128-31
 Déplacements à l'extérieur du Canada, exclusion proposée, 18:122
 Droit d'appel pour les questions écartées et devant faire l'objet d'un appel d'intérêt public, proposition, 20:58, 61
 Grain de l'Ouest, transport, Loi, exemption, 32:11
 Modification préalable des propositions finales, possibilité proposée, 21:9
 Quebec North Shore & Labrador Railway Company et Iron Ore Company of Canada, exemption demandée, motifs, etc., 29:47-52, 54-6; 31:18-9; 32:15
- Transports, projet de loi C-18. Ministre....—Suite**
 Handicapés, accessibilité—Suite
 Décisions antérieures de la CCT, maintien proposé, 21:110; 22:50, 56-8; 35:81, 85-6, 92, 94, 97
 Devoir public, relation, 21:114-5
 Dispositions, inclusion proposée, 19:126-8; 21:110, 114, 116, 120; 22:50, 52, 59-61; 28:35; 35:87
 Office national des transports, pouvoirs, dispositions, inclusion proposée, 21:110, 114, 117-8; 22:50, 55; 35:79-82, 85-6, 90-8, 101; 36:147-50
 Politique nationale relative au transport des handicapés, relation, 21:108
 Répercussions, 19:124-6; 21:108-9; 22:50-1, 53-5, 58; 31:10
 Sécurité, relation, 22:52
Voit aussi sous le titre susmentionné Autocar; Remplacement; Politique nationale; Transports
 Commission canadienne des transports
 Harmon Corporation of Stephenville, position, 26:27-31
 Ile-du-Prince-Edouard
 Économie, répercussions appréhendées, 27:77-9
 Price Waterhouse and Associates, étude, 27:78, 87
 Gouvernement, position, 27:77-85
 Information, collecte de renseignements, etc., dispositions, absence, 19:9
 Institut canadien des engrais
 Position, 17:28
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements Interior Lumber Manufacturers Association
 Membres, expéditions, transport ferroviaire, recours à des sociétés ferroviaires américaines, incidence, 18:58-9
 Position, 18:56-8
 International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies
 Cumber, Mary Ann, article, allusion, 12:20-1; 14:10-1
 Position, 27:119-21
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements Intérêt public
 Définition, 20:99; 35:43
 Protection, 11:6; 18:50; 20:7; 23:14; 31:6
 Relation, 18:106
 Iron Ore Company of Canada
 Position, 29:46-9
Voit aussi sous le titre susmentionné Médiation—Arbitrage—Quebec
 Labour Council of Metro Toronto, position, 23:64-8
 Libellé, conformité aux objectifs, 14:22; 18:33-4
 Licences d'exploitation
 Octroi, critères de l'aptitude, de la volonté et de la capacité, 21:80-1, 83-4
 Perte, indemnisation des titulaires, 11:51-3
 Transfert, conditions relatives aux droits des employés, inclusion proposée, 31:46-8; 33:32-4
Voit aussi sous le titre susmentionné Camionnage; Transports aériens
 Livre blanc *Aller sans entraves*, relation, 18:108; 20:41; 21:24, 102
 Lucscar Limited
 Position, 29:154-7
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements Manitoba Pool Elevators, position, 21:44-7

- Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite**
 Etude—Suite
 Témoins, comparution—Suite
 Frais de déplacement et de séjour, remboursement, 36:191
 Sélection, critères, 14:4
 Sociétés ferroviaires canadiennes, deuxième comparution, 16:72, 77-8; 18:25; 26:96
 Expéditeurs
 Consommateurs et transporteurs, traitement, équilibre, etc., 13:8; 14:39; 17:28, 67, 71-3; 18:57, 109-10; 19:24; 20:70, 99; 22:16, 39; 25:19-20, 56; 27:28, 38, 49, 100; 30:10; 31:5-6, 13; 35:89
 Définition, 20:99-100
 Regroupement aux fins de négociation avec les transporteurs, autorisation, disposition, inclusion proposée, 27:85; 28:63
 Exposés au Comité, financement accordé par le ministère des Transports, 6:25-6
 Fabricants canadiens de produits alimentaires, position, 22:40-2
 Fédération canadienne des maires et des municipalités, position, 18:73-5, 77-9, 82-3, 108
 Fédération du travail de la Colombie-Britannique, position, 18:92-101, 104-5
 Membres, consultation, 18:109
 Fédération du travail de la Nouvelle-Ecosse, position, 27:63-4, 67-8
 Fédération du travail de la Saskatchewan, position, 20:47-51, 53-5
 Fédération du travail de l'Alberta, position, 19:89-91
 Fédération du travail de Terre-Neuve et du Labrador, position, 26:89-91
 Fédération du travail du Manitoba, position, 21:79-83
 28:52-4
 Fording Coal Limited, position, 18:120-2
 Forums publics, organisation proposée, 20:8, 18
 Fraser Inc.
 Emploi, répercussions, 28:141-2
 Position, 28:139-41
 Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, position, 21:130-40; 23:78-81
 Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada
 Position, 26:38-40; 28:95-103
 Prince George, loge 1415, position, 19:66-70
 General Motors du Canada, expéditions, transport, répercussions, 24:49-50
 Grain de l'Ouest, transport, Loi
 Présence, disposition, inclusion proposée, 20:10, 32-3; 21:48-9
 Relation, répercussions, etc., 11:12-3; 19:60, 64; 20:8-9, 10, 14-5, 30, 35, 37, 41, 46-7; 21:44, 48, 53; 36:79, 81
Voir aussi sous le titre susmentionné Application; Commission canadienne des transports—Remplacement; Médiation—Arbitrage; Politique nationale; Transports ferroviaires—Contrats
 Halifax-Dartmouth and District Labour Council, position, 27:55-8
 Handicapés, accessibilité
 Aspect, traitement, 23:14
- Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite**
 Enquêtes relatives à l'intérêt public, dispositions, 13:92
 Application, 32:16; 35:133
 Contrats confidentiels, traitement, 35:140-3
 Demandes, 35:134-5
 Eléments à prendre en considération, 35:135-7
 Développement économique régional, inclusion proposée, 35:137-40
 Suppression proposée, 32:16
 Fardeau de la preuve, déplacement, 14:30-1
 «Intérêt public», définition, 14:66; 18:30
 Luscar Limited, position, 29:156; 35:140
 Acquisition, dispositions, 20:18; 23:14; 29:148
 Application, seuil de 20 millions \$ d'actifs ou de chiffre d'affaires, réduction, etc., 20:108-9; 26:30, 35; 29:180-1; 36:107-9, 112, 156
 Examen par l'ONT, critères, etc., 17:11; 29:180; 36:109-13
 Exemption, pouvoir du gouverneur en conseil, 32:45; 36:109
 Gouvernements provinciaux, exemption proposée, 19:9, 22
 Prise de contrôle par des intérêts étrangers, dispositions, 15:38; 25:10; 29:148, 150-1, 180-1
 Suppression demandée, 29:179-81
Voir aussi sous le titre susmentionné Transports aériens
 Position concurrentielle, répercussions, 18:105; 19:43, 47, 94-8; 20:68; 27:26; 28:140-1; 30:8
 Préoccupations, satisfaction, 18:105
 Trafic perdu aux entreprises américaines, compensation possible par l'accroissement des activités aux E.-U., 25:40-1
 Etude, 11:5-53; 12:5-87; 13:5-107; 14:6-115; 15:5-89; 16:5-97; 17:6-90; 18:6-183; 19:6-128; 20:5-111; 21:6-148; 22:5-84; 23:5-85; 24:4-52; 25:5-97; 26:6-117; 27:6-154; 28:6-146; 29:6-186; 30:5-62; 31:5-48; 32:4-58; 33:7-50; 34:4-19; 35:25-200
 Article par article, date, 13:3
 Déplacements du Comité, 15:3; 21:6; 23:12, 68; 25:5-8, 29-30; 26:6; 27:6, 55, 62; 29:15
 Autorisation de la Chambre, demande, 13:3
 Colombie-Britannique, audiences à l'extérieur de Vancouver, non-tenu, etc., 18:7-11, 13-5, 92-4, 171-2; 25:8
 Itinéraire, approbation, 14:3, 53
 Ontario, région sud, audiences, non-tenu, 25:6-7
 Publication dans les journaux, 15:4; 18:107, 112, 171
 Recherches des partis, accompagnement lors des déplacements, 13:4; 14:4
 Terre-Neuve, audiences à l'extérieur de Saint-Jean, non-tenu, 26:57-8
 Personnel de soutien, embauche, 13:3
 Séances, tenue et impression des témoignages en l'absence de quorum, 13:3
 Spécialistes, consultation demandée, 13:8
 Témoins, comparution, 25:29; 26:95-7
 Coalition of Concerned Shippers, deuxième comparution, demande, 16:72, 77
 Colombie-Britannique, gouvernement, 18:120
 Demandes, date limite, 14:4

- Transports, projet de loi C-18, Ministère...—Suite**
 Consommation et Corporations, ministère
 Bureau de la politique de la concurrence
 Consultation, participation à la rédaction, etc., 24:30-1
Voit aussi sous le titre susmentionné Transports
 ferroviaires—Circulation et Contrats—Prix abusifs
 Consultations, 15:38; 27:58, 62; 28:103
Voit aussi sous le titre susmentionné Application
 Council of Forest Industries of British Columbia
 Membres, modes de transport utilisés, répercussions,
 18:26, 29-30
 Position, 18:16-20, 30
 CP Rail
 Clients, services, répercussions, 13:8-9, 24
 Col Rogers, C.-B., déviation, réduction,
 investissements, répercussions, 13:46-7
 Efficacité, répercussions, 13:23, 40; 15:88; 18:97, 175
 Lignes, abandon ou rationalisation, répercussions, 13:23,
 40; 18:175; 22:28; 23:51; 26:129
 Position, 6:16-7; 11:22; 13:6-19, 35-6, 41-2; 18:97, 105;
 21:104; 28:119; 30:31-3
 Répercussions, examen, personnel affecté, etc., 13:26-7
 Revenus, répercussions, 13:11, 15, 19-20, 23-5, 27, 40, 77;
 14:34; 16:14-5, 73; 18:18-9, 60; 21:59; 25:32-3, 45-7,
 52, 96-7; 29:100-3; 30:56-7
Voit aussi sous le titre susmentionné les sujets particuliers
 Délais, non-respect, dispositions, 19:28
 Suppression, 32:46; 36:126-7
 Développement économique régional
 Aspect, traitement, 11:22; 12:50; 18:10, 21, 116, 129, 133-4,
 140, 176-7; 19:13, 99, 110-1; 20:107-8; 21:11, 19-21, 59;
 31:30-2; 33:15-27
 Premiers ministres, résolution adoptée à la conférence
 annuelle de 1985, 26:8, 15, 87, 104-5; 27:90
 Présence sur la rentabilité commerciale, disposition,
 inclusion proposée, 6:16, 18-20; 11:10-4, 16; 14:92-3,
 97, 102; 15:73; 18:117; 19:112; 26:15-20, 24, 87-8; 27:7,
 39, 81, 90, 122; 28:6-7, 9-10, 12-4, 15, 18-9, 23, 25, 34-6,
 62; 29:59; 30:27; 31:14-6, 21-3; 33:17, 22-4; 35:35
 Répercussions, 15:35, 52; 20:56; 23:14; 28:16, 108
 Disperses, dispositions, 21:122
 Dominion Marine Association, position, 29:145-9
 Dow Chemical Canada Inc., position, 19:41-3
 Eaux intérieures, taux de fret, Loi, abrogation, disposition,
 29:145-6; 33:48-9; 42:36
 Suppression, 36:132-3
 Emploi
 Aspect, traitement, 19:105; 20:5-6; 23:14, 65, 67; 26:90;
 28:73
 Protection, disposition, inclusion proposée, etc., 18:36,
 38-9, 48-9; 19:99-101; 20:11, 16-7, 52-3; 21:12, 55-6,
 89-90; 23:15, 69; 27:65-6; 28:33, 57-8, 120-1; 31:32-3;
 36:111
 Répercussions, 15:38-9; 16:11-2, 60; 17:70-1; 18:94, 174;
 19:51, 74, 94; 21:12-3, 55; 23:68; 25:18; 26:91; 27:26,
 48, 57, 99-100; 28:122-3, 141; 30:8; 31:33
 Engrais, industrie, expéditions, transport
 Modes utilisés, répercussions, 17:29-30
 Trajets utilisés, répercussions, 17:31
 Transporteurs américains, recours, répercussions, 17:33-4
- Transports, projet de loi C-18, Ministère...—Suite**
 Comité supérieur du transport du grain, position, 20:19-22
 27:106-7
 Commission canadienne des transports (CCT)
 Activités, dispositions transitoires, 32:46
 Consultation, 14:12, 22
 Remplacement par l'Office national des transports, 20:6;
 21:92; 26:52; 27:109; 28:96
 Activités, centralisation préalable, 14:35
 Délai prévu, 14:14
 Dispositions transitoires, 36:127-8
 Employés, intégration à l'ONT, mutation, 14:7, 27
 Examen interne, processus, transfert à l'ONT,
 Grain de l'Ouest, transport, Loi, responsabilités,
 répercussions, 19:62, 64; 20:35, 38; 21:44-5
 Handicapés, accessibilité, normes, décisions de la CCT,
 répercussions, 19:124, 126; 21:109, 117; 22:51;
 35:79-82; 36:150-1
 Recherche, fonction indépendante, démantèlement,
 18:140-1; 35:65-7
 Santé et et sécurité professionnelle, dispositions du
 Code canadien du travail, responsabilités du
 Comité des transports par chemin de fer, maintien
 proposé, 27:43-4
 Saskatoon, Sask., bureau, répercussions, 14:9
 Transports ferroviaires, wagons, inspections minimales,
 service de la CCT, répercussions, 26:40, 43
Voit aussi sous le titre susmentionné Handicapés—
 Décisions; Office national des transports—
 Comparaison
 Commission de développement du Port d'Halifax-
 Dartmouth
 Position, 27:129-30
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Commission d'enquête sur les accidents ferroviaires,
 établissement préalable, proposition, 19:76
 Commission des transports des provinces de l'Atlantique
 Position, 28:62-3, 140
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Comparaison avec la déréglementation aux États-Unis, 11:20;
 12:21; 14:25, 39; 18:107, 113; 20:50; 23:47; 25:18-9, 23
 Allusions, apposition du mot «juste», proposition, 11:22
 Ampleur, contrôle, pouvoirs de l'ONT, 11:33
 Aspect, traitement, 19:111
 Augmentation prévue, 12:7; 22:41; 30:32
 Répercussions, 15:35, 38; 19:110; 27:121
 Conférences maritimes, Loi de dérogation (projet de loi C-21)
 Modifications corrélatives, 32:47; 36:144-5
Voit aussi sous le titre susmentionné Transports
 routiers—Projet—Et
 Congrès du travail du Canada
 Consultation, 25:22-3
 Opposition, 6:18-9; 25:25-6
 Conseil canadien du commerce de détail, position, 27:98-100
 Représentativité, 27:102-3
 Consommateurs
 Avantages retirés, 27:106-8
 Expéditeurs
 Transports aériens

- Transports, projet de loi C-18. Ministère....—Suite**
 Atlantic Provinces Trucking Association, position, 26:108-12;
 28:42-3
 Autocar, transport, handicaps, accessibilité, traitement, 36:151
 Automobile, industrie
 Expéditions, modes utilisés, répercussions, 24:50-2; 29:153
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Transports
 ferroviaires—Prix de ligne concurrentiels
 Board of Trade of Metropolitan Toronto, position, 29:57
 Bowater Mersey Paper Company Limited, position, 27:49-51
 British Columbia Government Employees' Union, position, 18:165-7, 169-71
 Brotherhood of Railway and Airline Clerks
 Airline Division
 Position, 18:35-9
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Position, 28:123-5
 Bureau canadien de la sécurité aérienne
 Fonctionnement, répercussions, 34:6
 Position, 34:4-7
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Transports aériens—Sécurité
 Bureau canadien de la sécurité aérienne, Loi
 Conflit possible, 34:6, 18; 35:78
 Modification corrélatrice, 34:6
 Camionnage
 Concurrence, répercussions, 14:112; 27:86
 Contrôle d'application, amendes, etc., 33:42-3
 Extra-provincial, pouvoirs fédéraux délégués aux provinces, récupération, possibilité, disposition, 36:175, 190
 Industrie, position, 6:17
 Licences d'exploitation, assurances, exigence, 14:109
 Pouvoirs de l'ONT, 15:20; 27:87
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* les sujets particuliers
 Canadian Industrial Transportation League
 Alberta, division, position, 19:47-52
 Position, 17:69-73
 Membres, consultation, sondage, etc., 17:69-70
 Canadian National Millers Association, position, 15:63-7
 Canadian Railway Supply Industry
 Position, 15:75-80, 86-8; 29:162-4
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Canadian Retail Shippers' Association, position, 29:165-9
 Canadien National
 Représentants, comparution à titre de témoins, 1:74
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Canpotex Limited, position, 16:81-2, 85
 Centre intergouvernemental de protection contre les incendies de forêt
 Position, 21:62-3
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Céréales, transport ferroviaire
 Répercussions, 20:7-8, 36, 38; 21:44-5
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Transports ferroviaires—Circulation
 Chambre de commerce de Deer Lake, position, 26:98-101
 Représentativité, 27:102-3
 Chambre de commerce de Montréal, position, 29:175-8
 Chambre de commerce de Senneterre, position, 30:22-5
- Transports, projet de loi C-18. Ministère....—Suite**
 Charges publiques imposées, indemnisation, 12:15, 25; 17:83;
 26:38-9; 27:10
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Politique nationale;
 Transports ferroviaires—Sociétés
 Charte canadienne des droits et libertés, dérogation
 appréhendée, 22:58-60
 Chemins de fer, Loi
 Modifications corrélatrices, 32:47; 33:48-9; 36:142-3
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Transports ferroviaires—Services—Remplacement
 *C-L-I Inc.
 Bécancour, Qué., usine, chiffre d'affaires, répercussions, 14:40-2
 Carceland, Alb., usine, chiffre d'affaires, répercussions, 30:15, 17
 Position, 14:37-9
 Transports, coûts, répercussions, 14:44-5
 Cité Express, position, 23:25-9, 32
 CN Rail
 Capacité de gérer, répercussions, 12:48-9
 Compétitivité, répercussions, 29:94-5
 Effet(s), répercussions, 12:42-3; 13:40; 15:88; 16:11; 18:97, 175
 Lignes, abandon, répercussions, 12:18-9, 32-3; 13:40; 18:175;
 22:28; 23:51; 26:40; 28:129
 Obligation de transporteur public, respect, pouvoirs de l'ONT, 12:21
 Pointe Saint-Charles, Qué., atelier, fermeture
 appréhendée, 28:129
 Position, 6:16-7; 11:22, 33-4; 12:5-17, 86; 18:97, 105, 116;
 21:104; 29:82-4, 96; 30:31-3
 Répercussions, examen par un groupe d'étude, 12:24, 40;
 13:26; 28:128
 Revenus, répercussions, 12:17, 20, 34, 41-3, 75-6; 13:19, 23, 40, 77; 14:34; 15:83; 18:18; 21:59; 25:32-3, 45-7, 52, 96-7;
 28:119; 29:78, 171-2
 Rôle de société de la Couronne, répercussions, 12:52;
 25:23; 28:14, 31; 30:26
 Syndicats, position, 28:83-9
 Viabilité, répercussions, 11:33-4; 29:171-2
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* les sujets particuliers
 Coalition des organisations provinciales ombudsmen des handicaps
 Position, 21:108-11
 Coalition of Concerned Shippers
 Position, 16:60-5, 77; 27:98; 29:81
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Étude—Témoins
 Cominco Chemicals and Fertilizers
 Expéditions, transport ferroviaire, recours à des sociétés
 ferroviaires américaines, incidence, 20:69-70
 Position, 20:67-8
 Comité consultatif national des transports, création, disposition, inclusion proposée, 29:176, 179

- Transports, projet de loi C-18. Ministre...—Suite**
 Art. 322 réserve, 33:50; 36:142, adopté, 143
 Am. (Taylor, G.), 36:142, adopté, 143
 Partie a) irrecevable, 36:48
 Art. 323 à 370 adoptés, 33:50
 Am. (Taylor, G.), 36:143-4, irrecevable, 145
 Association canadienne des fabricants de produits chimiques, position, 14:54-7; 29:78-9; 30:52
 Inc.
 Association canadienne des opérateurs de chars en commun position, 14:54-7; 29:78-9; 30:52
 Position, 30:31-4
 Répétitions appréhendées, 30:30-2, 34-5, 37, 40-1, 43-4
 Association canadienne des pilotes de lignes aériennes Consultation, 29:66-7
 Position, 29:63-6
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers Emploi, répétitions, 22:36
 Position, 22:21-6; 27:27, 49-50, 148; 28:140
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Association canadienne du camionnage Position, 13:41; 17:82-3; 26:109; 28:42-3
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Association canadienne du transport aérien Position, 16:86
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Association charbonnière canadienne, position, 13:92-3; 18:121-2
 Association des consommateurs du Canada, position, 17:6-14
 Représentativité, 17:15-8, 21
Voit aussi sous le titre susmentionné Transports aériens—Répétitions
 Association des manufacturiers canadiens Nouvelle-Écosse—Terre-Neuve, division, position, 26:80-2
 Comparaison avec la position de l'organisme national, 26:82-3
 Position, 14:64-9; 29:81
 Association des mines et métaux du Québec, position, 30:44-7
 Association des syndicats de cheminots canadiens Position, 16:5-7, 15-7; 21:55; 26:46-50; 27:41-3
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Association des voyageurs de commerce du Canada, position, 17:62-4
 Association du groupe de la navigation aérienne, position, 22:62-6
 Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique Colombie-Britannique, conseil provincial, position, 18:171-6
 Consultations, 15:38
 District n° 14, position, 19:77-9
 Loge aérienne 1751, position, 29:15-9
 Mémoire, approbation par les membres, 15:43-4
 Position, 15:35-7; 21:54-5; 28:128-30
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Association minière du Canada, position, 17:38, 42, 49
 Atlantic Containers Express Inc. Position, 26:72-3
Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements
 Art. 303 à 321 adoptés, 33:49
 Am. (Taylor, G.) adopté, 36:142
 Art. 302, 33:48; réserve, 49; adopté, 36:142
 Art. 298 à 301, 33:48; réserves, 49; adoptés, 36:142
 Am. (Taylor, G.), 36:140, adopté, 141
 Art. 297, 33:48; réserve, 49; 36:140, adopté, 141
 Am. (Taylor, G.), 36:140, adopté, 141
 Am. (Taylor, G.), 36:139, adopté, 140
 Art. 296, 33:48; réserve, 49; 36:138-9, adopté, 140
 Am. (Taylor, G.), 36:135-6, adopté, 137
 Am. (Ouellet, A.) irrecevable, 36:137
 Art. 295, 33:48; réserve, 49; 36:134-7, adopté, 138
 Art. 295, nouvel art. (Ouellet, A.), 36:133, irrecevable, 134
 Art. 294, 33:48; réserve, 49; 36:132, rejeté, 133
 Art. 292 et 293 adoptés, 33:48
 Art. 282 à 291 adoptés, 33:46
 Art. 281 réserve, 33:46; 33:47, adopté, 48
 Art. 280 réserve, 33:46; adopté, 36:132
 Art. 279 adopté, 33:46
 Art. 278, 33:45, adopté, 46
 Am. (Ouellet, A.), 36:129, irrecevable, 129-32
 Art. 277 réserve, 33:45; 36:129-31, adopté, 132
 Art. 275 et 276 adoptés, 33:45
 Art. 274 adopté, 33:45
 Am. (Gray, D.), 36:127, adopté, 128
 Art. 273 réserve, 33:45; 36:127, adopté, 128
 Art. 272 adopté, 33:45
 Am. (Gray, D.), 35:125, irrecevable, 126
 Art. 271 réserve, 33:45; 36:125-6, rejeté, 127
 Art. 270 adopté, 33:45
 Art. 268 et 269 adoptés, 33:45
 Am. (Gray, D.) adopté, 36:125
 Am. (Benjamin, L.) adopté, 36:124
 Art. 267 réserve, 33:44; 36:124, rejeté, 125
 Am. (Ouellet, A.), 36:114, rejeté, 115
 Am. (Gray, D.), 36:119, adopté, 120
 Am. (Cochrane, D.), 36:115, adopté, 116
 Sous-am. (Angus, I.), 36:121-2, adopté, 123
 Am. (Benjamin, L.), 36:120-2, adopté, 123
 Am. (Benjamin, L.), 36:116-7, rejeté, 118
 Art. 266 réserve, 33:44; 36:113-22, adopté, 123
 Art. 258 à 265 adoptés, 33:44
 Am. (Benjamin, L.), 36:109-12, rejeté, 113
 Art. 257 réserve, 33:44; 36:109-12, adopté, 113
 Art. 254 à 256 adoptés, 33:44
 Am. (Ouellet, A.), 36:107-8, réserve, 109, adopté, 156
 Am. (Gray, D.) adopté, 36:109
 Art. 253 réserve, 33:44; 36:107-8, réserve, 109, adopté, 156
 Art. 252 adopté, 33:44
 Art. 251 réserve, 33:44; adopté, 36:107
 Art. 232 à 250 adoptés, 33:44
 Art. 231, 33:43, adopté, 44
 Art. 229 et 230 adoptés, 33:43
 Art. 228 réserve, 33:43; adopté, 36:107
 Art. 227 adopté, 33:43
 Am. (Gray, D.) adopté, 36:107
 Am. (Gray, D.) adopté, 36:106
 Art. 226 réserve, 33:43; 36:106, adopté, 107

- Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite**
 Art. 157 réserve, 33:41; 36:69, 73-5, adopté, 76
 Am. (Clifford, T.), 36:69, 73-5, adopté, 76
 Am. (Clifford, T.) adopté, 36:73
 Art. 158 réserve, 33:41; 36:76-7, adopté, 78
 Am. (Clifford, T.) adopté, 36:76
 Art. 159 réserve, 33:41; 36:78-84, adopté, 85
 Am. (Cochrane, D.), 36:82-3, adopté, 84
 Am. (Layton, R.) adopté, 36:82
 Am. (Robichaud, F.), 36:79-81, rejete, 82
 Art. 160 et 161 réserves, 33:41; adoptées, 36:85
 Art. 162 réserve, 33:41; adoptée, 36:85
 Am. (Clifford, T.) adoptée, 36:85
 Art. 163 et 164 réserves, 33:41; adoptées, 36:85
 Art. 165 réserve, 33:41; 36:85-91, adopté, 92
 Am. (Gray, D.) adoptée, 36:88
 Am. (Ouellet, A.), 36:85-7, adopté, 88
 Am. (Robichaud, F.), 36:88-90, rejete, 91
 Art. 166 et 167 réserves, 33:41; adoptées, 36:92
 Art. 168 réserve, 33:41; 36:93-5, adopté, 96
 Am. (Gray, D.), 36:93-5, adopté, 96
 Sous-am. (Benjamin, L.), 36:94-5, rejete, 96
 Sous-am. (Ouellet, A.) rejete, 36:96
 Art. 169 et 170 réserves, 33:41; adoptées, 36:96
 Art. 171 réserve, 33:41; 36:96, adopté, 97
 Am. (Gray, D.), 36:36, adopté, 37
 Art. 172 et 173 réserves, 33:41; adoptées, 36:97
 Art. 174 réserve, 33:41; 36:97, adopté, 98
 Am. (Gray, D.) adoptée, 36:97
 Am. (Gray, D.), 36:97, adopté, 98
 Art. 175 réserve, 33:41; 36:98-100, adopté, 101
 Am. (Gray, D.) adoptée, 36:99
 Am. (Ouellet, A.) irrecevable, 36:100
 Art. 176 à 180 réserves, 33:41; adoptées, 36:101
 Art. 181 réserve, 33:41; adoptée, 36:101
 Am. (Gray, D.) adoptée, 36:101
 Art. 182, nouvel art. (Ouellet, A.) rejete, 36:101
 Art. 182 réserve, 33:41; adoptée, 36:101
 Art. 183 à 198 réserves, 33:42
 Art. 199 à 208, 33:42, adoptées, 43
 Art. 209 réserve, 33:43; 36:101, adopté, 102
 Am. (Gray, D.), 36:101, adopté, 102
 Art. 210 réserve, 33:43; adoptée, 36:102
 Am. (Gray, D.), 36:101, adopté, 102
 Art. 211 adopté, 33:43
 Am. (Gray, D.) adoptée, 36:102
 Art. 212 réserve, 33:43; 36:102-3, adopté, 103
 Am. (Gray, D.) adoptée, 36:102
 Art. 213 à 215 adoptées, 33:43
 Art. 216 réserve, 33:43; adoptée, 36:105
 Am. (Gray, D.) adoptée, 36:105
 Art. 217 adopté, 33:43
 Art. 218 réserve, 33:43; adoptée, 36:104
 Am. (Gray, D.) adoptée, 36:104
 Art. 219 réserve, 33:43; adoptée, 36:104
 Art. 220 réserve, 33:43; adoptée, 36:40
 Art. 221 à 224 adoptées, 33:43
 Art. 225 réserve, 33:43; 36:104-5, adopté, 106
 Am. (Gray, D.), 36:104-5, adopté, 106
 Sous-am. (Ouellet), 36:104-5, adopté, 106
- Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite**
 Art. 107 réserve, 33:38; 35:166-7, adopté, 168
 Am. (Cochrane, D.), 35:167, adopté, 168
 Art. 108 adopté, 33:38
 Art. 109 réserve, 33:38; 35:168, adopté, 169
 Am. (Cochrane, D.) adoptée, 35:168
 Art. 110 réserve, 33:38; 35:169, adopté, 170
 Am. (Cochrane, D.) adoptée, 35:169
 Art. 111 réserve, 33:38; 35:170, adopté, 171
 Am. (Robichaud, F.), 35:170, rejete, 171
 Art. 112 réserve, 33:38; adoptée, 35:171
 Art. 113 réserve, 33:38; 35:171-5, adoptée, 176
 Am. (Cochrane, D.) adoptée, 35:171
 Art. 114 à 118 adoptées, 33:5
 Am. (Robichaud, F.), 35:171-5, rejete, 176
 Art. 119 réserve, 33:5; adoptée, 35:176
 Art. 120 réserve, 33:5; 35:176-8, adoptée, 179
 Am. (Ouellet, A.), 35:176-7, rejete, 178
 Art. 121 à 131 adoptées, 33:39
 Art. 132 et 133 adoptées, 33:40
 Art. 134 réserve, 33:40; 35:179-82, adoptée, 183
 Am. (Ouellet, A.) irrecevable, 35:179
 Am. (Ouellet, A.) rejete, 35:181
 Am. (Ouellet, A.) rejete, 35:182
 Art. 135 réserve, 33:40; 35:183-9, réserve, 21, 35:199, adoptée, 200
 Am. (Cochrane, D.), 35:186-7, adoptée, 188
 Am. (Layton, R.) réserve, 35:183, 199, adoptée, 200
 Am. (Layton, R.) adoptée, 35:183
 Art. 136 réserve, 33:40; 35:183-4, adoptée, 185
 Am. (Robichaud, F.), 35:188, rejete, 189
 Art. 137 réserve, 33:40; 35:189-91, adoptée, 192
 Am. (Ouellet, A.), 35:189-91, rejete, 192
 Art. 138 à 142 réserves, 33:40; adoptées, 35:192
 Art. 143, nouvel art. (Layton, R.), 35:192, adopté, 193
 Art. 143 réserve, 33:40; 35:193, adoptée, 194
 Am. (Layton, R.), 35:193, adoptée, 194
 Art. 144 réserve, 33:40; 35:194-7, adoptée, 198
 Am. (Cochrane, D.) adoptée, 35:197
 Am. (Layton, R.), 35:194-6, rejete, 197
 Art. 145 et 146 réserves, 33:40; adoptées, 35:198
 Art. 147, 33:40, adoptée, 41
 Art. 148 adoptée, 33:41
 Art. 149 réserve, 33:41; rejete, 35:198
 Art. 150 réserve, 33:41; 35:198, rejete, 199
 Art. 151 et 152 adoptées, 33:41
 Art. 153 réserve, 33:41; 36:61-8, adoptée, 69
 Am. (Ouellet, A.) rejete, 36:64
 Am. (Layton, R.), 36:61, adoptée, 62
 Art. 154 et 155 adoptées, 33:41
 Partie a) irrecevable, 36:61
 Art. 156 adoptée, 33:41; du consentement unanime, remis à l'étude, 36:69-71, réserve, 72, 155-6
 Am. (Clifford, T.), 36:69-71, réserve, 72, reitire, 155-6
 Art. 157, nouvel art. (Clifford, T.), 36:153-5, adopté, 157

Transports, projet de loi C-18. Ministère...—Suite

- Art. 54 réserve, 33:36; 35:132, adopté, 133
 Am. (Belshet, R.), 35:132, adopté, 133
 Art. 55 à 57 réserve, 33:36; adoptés, 35:133
 Art. 58 réserve, 33:36; adopté, 35:133
 Am. (Belshet, R.) adopté, 35:133
 Art. 59 réserve, 33:36; 35:134, adopté, 135
 Am. (Ouellet, A.), 35:134, adopté, 135
 Art. 60 réserve, 33:36; 35:135-9, adopté, 140
 Am. (Belshet, R.), 35:136, adopté, 137
 Am. (Robichaud, F.), 35:137-9, rejeté, 140
 Sous-am. (Ouellet, A.) adopté, 35:139
 Art. 61 réserve, 33:36; adopté, 35:140
 Art. 62 réserve, 33:36; 35:140-2, adopté, 143
 Am. (Ouellet, A.), 35:140-2, rejeté, 143
 Art. 63 réserve, 33:36; adopté, 35:143
 Art. 64 réserve, 33:36; 35:143-6, adopté, 147
 Am. (Angus, I.), 35:143-6, rejeté, 147
 Art. 65 réserve, 33:36; adopté, 35:147
 Art. 66 adopté, 33:36
 Art. 67 réserve, 33:36; 35:147-56, réserve, 157; 36:151-2, adopté, 153
 Am. (Belshet, R.), 35:147-52, adopté, 153
 Sous-am. (Angus, I.), 35:148-51, rejeté, 152
 Am. (Ouellet, A.) réserve, 35:153; 36:151-2, rejeté, 153
 Am. (Ouellet, A.), 35:154-6, rejeté, 157
 Art. 68 réserve, 33:36; adopté, 35:157
 Am. (Angus, I.) adopté, 35:157
 Art. 69 et 70 adoptés, 33:36
 Art. 71 réserve, 33:36; 35:157-8, adopté, 159
 Am. (Benjamin, L.), 35:158, rejeté, 159
 Am. (Benjamin, L.) rejeté, 35:159
 Art. 72 réserve, 33:36; 35:159, adopté, 160
 Am. (Benjamin, L.) rejeté, 35:159
 Am. (Ouellet, A.), 35:160-2, adopté, 163
 Sous-am. (Cochrane, D.), 35:160-2, adopté, 163
 Art. 73 réserve, 33:36; adopté, 35:160
 Am. (Cochrane, D.) adopté, 35:160
 Art. 74 adopté, 33:36
 Art. 75, 33:36, réserve, 37; adopté, 35:160
 Art. 76 réserve, 33:36; 35:160-2, adopté, 163
 Am. (Ouellet, A.), 35:160-2, adopté, 163
 Sous-am. (Cochrane, D.), 35:160-2, adopté, 163
 Art. 77 réserve, 33:36; adopté, 35:163
 Am. (Cochrane, D.) adopté, 35:163
 Art. 78 réserve, 33:37; adopté, 35:163
 Art. 79 à 82 adoptés, 33:37
 Art. 83 réserve, 33:37; 35:163, réserve, 164; adopté, 35:17
 Art. 84 à 90 adoptés, 33:37
 Art. 91 réserve, 33:37; adopté, 35:164
 Am. (Cochrane, D.) adopté, 35:164
 Art. 92 réserve, 33:37; adopté, 35:164
 Art. 93 à 95 adoptés, 33:37
 Art. 96 réserve, 33:37; adopté, 35:164
 Am. (Cochrane, D.) adopté, 35:164
 Art. 97 réserve, 33:37; adopté, 35:164
 Art. 98 à 101 adoptés, 33:37
 Art. 102 réserve, 33:37; 35:164-5, adopté, 166
 Am. (Cochrane, D.) adopté, 35:166
 Am. (Ouellet, A.), 35:164-5, adopté, 166
 Art. 103 à 105 adoptés, 33:37
 Art. 106, 33:37, réserve, 38; adopté, 35:166

- Art. 6 réserve—Suite
 Am. (Robichaud, F.)—Suite
 Sous-am. (Benjamin, L.), 35:51, irrecevable, 52
 Sous-am. (Ouellet, A.), 35:47-50, adopté, 51
 Art. 7 réserve, 33:34; 35:56, adopté, 57
 Am. (Angus, I.), 35:56, rejeté, 57
 Art. 8, 33:34, adopté, 55
 Art. 9 réserve, 33:35; 35:57-62, adopté, 63
 Am. (Angus, I.), 35:57-61, rejeté, 62
 Am. (Benjamin, L.) irrecevable, 35:63
 Am. (Ouellet, A.), 35:62, rejeté, 63
 Art. 10 et 11 adoptés, 33:35
 Art. 12 réserve, 33:35; 35:63, adopté, 64
 Am. (Gray, D.), 35:63, adopté, 64
 Art. 13 à 18 adoptés, 33:35
 Art. 19 réserve, 33:35; 35:64-6, adopté, 67
 Am. (Angus, I.), 35:64-5, irrecevable, 66
 Art. 20 réserve, 33:35; 35:67-74, adopté, 75
 Am. (Gray, D.), 35:67-74, adopté, 75
 Sous-am. (Cochrane, D.), 35:69, irrecevable, 70
 Sous-am. (Robichaud, F.), 35:70-4, adopté, 75
 Art. 21 réserve, 33:35; adopté, 35:76
 Am. (Taylor, G.) adopté, 35:76
 Art. 22 adopté, 33:35
 Art. 23 réserve, 33:35; 35:76, adopté, 77
 Am. (Robichaud, F.), 35:76, réserve, 77
 Art. 24 à 26 adoptés, 33:35
 Art. 27 à 34 adoptés, 33:36
 Art. 35 réserve, 33:36; 35:77-82, réserve, 83, 85-7, 90-7, réserve, 98; 36:147-50, adopté, 151
 Am. (Benjamin, L.), 35:77, rejeté, 78
 Am. (Gray, D.), 36:148-9, adopté, 150
 Am. (Ouellet, A.), 35:79-82, réserve, 83; retiré, 36:150
 Art. 36 réserve, 33:36; adopté, 35:83
 Am. (Taylor, G.) adopté, 35:83
 Sous-am. (Ouellet, A.) adopté, 35:83
 Art. 37 adopté, 33:36
 Art. 38 réserve, 33:36; 35:83-4, adopté, 85
 Am. (Taylor, G.), 35:83-4, adopté, 85
 Art. 39 à 41 adoptés, 33:36
 Art. 42 réserve, 33:36; 35:118, adopté, 119
 Am. (Taylor, G.), 35:118, adopté, 119
 Art. 43 réserve, 33:36; 35:119-20, adopté, 121
 Am. (Benjamin, L.) irrecevable, 35:10
 Art. 44 réserve, 33:36; adopté, 35:121
 Art. 45 adopté, 33:36
 Art. 46 réserve, 33:36; adopté, 35:121
 Art. 47 réserve, 33:36; 35:121-2, adopté, 123
 Am. (Taylor, G.), 37:121-2, adopté, 123
 Sous-am. (Angus, I.) adopté, 35:123
 Art. 48 à 50 réserves, 33:36; adoptés, 35:124
 Art. 51 réserve, 33:36; 35:124-7, adopté, 128
 Am. (Gray, D.) adopté, 35:124
 Am. (Taylor, G.), 35:124-7, adopté, 128
 Art. 52 réserve, 33:36; 35:128-30, adopté, 131
 Am. (Belshet, R.), 35:128-30, adopté, 131
 Am. (Taylor, G.) adopté, 35:128
 Art. 53 réserve, 33:36; 35:131, adopté, 132
 Am. (Belshet, R.), 35:131, adopté, 132

Transports, projet de loi C-18. Ministre....—*Suite*Amendements—*Suite*

Association canadienne du transport aérien, proposition,

16:86

Association des syndicats de cheminots canadiens,

propositions, non présentation, etc., 16:6-8, 13-4

Association internationale des machinistes et des

travailleurs de l'aérospatiale, propositions,

15:36-7, 41, 44-5

Atlantic Continental Express Inc., propositions, 26:72-3

Brotherhood of Railway and Airline Clerks (Airline

Division), proposition, 18:36, 38-41, 48-9

Canadian Railway Supply Industry, propositions, 15:85,

88-9, 29:163-5

Canadien National, propositions, 12:9, 11, 16-8, 20, 22,

61-2, 65, 86; 16:6, 13; 36:64-9

Centre intergouvernemental de protection contre les

incendies de forêt, proposition, 21:63-6; 23:6, 11

Coalition des organisations provinciales ombudsmen des

handicaps, propositions, 21:110, 117, 120

Commission de développement du Port d'Hallifax-

Dartmouth, proposition, 27:130-1

Commission des transports des provinces de l'Atlantique,

propositions, 28:62-3

CP Rail, propositions, 13:8, 12-9, 32, 35-6; 16:6, 13; 29:103;

36:62-3

Dépôt auprès du greffier, date limite, 13:3-4; 30:60-1

Gouvernement

Etude, 33:7-10

Exemplaires, distribution aux membres du Comité,

32:4-5, 18-9; 33:7-10, 14; 36:74-5

Intentions, 31:14, 20

Position, propos de Keith Thompson, etc., 16:6-7, 13-4

Présentation, 11:15-6

Institut canadien des engrais, proposition, 17:36-7

International Institute for Transportation and Ocean

Policy Studies, proposition, 27:119-21

Liste, distribution, 30:59; 35:25

Luscar Limited, propositions, 29:156-7

Nouvelle-Ecosse, gouvernement, propositions, 27:8-12

Ontario, gouvernement, ministère des Ressources

naturelles (Aviation and Fire Management Centre),

proposition, 23:6, 10

Organisation des avertisseurs de l'Ontario avec approche

d'autonomie, propositions, 22:50, 56

Pern-Air Limited, proposition, 15:53, 57-63

Prairie Malt Limited, propositions, 20:91-4

Scotia Investments, proposition, 27:37, 41

Sears Canada Inc., proposition, 27:71-3

Sultran Ltd., propositions, 19:24-8

Tetra Forest Industries, proposition, 27:29

Turn-Air Ltd., proposition, 17:54-6

Annexe réservée, 33:50; adoptée, 36:145

Application de la loi

Consommation et Corporations, ministère, rôle, 16:40

Examens dans quatre ans, 11:19; 16:71; 18:52, 119; 27:122;

30:47

Développement économique régional, répercussions,

inclusion, 36:115-6

Facteurs à prendre en considération, 20:101; 21:10;

27:11-2; 36:119-23

Transports, projet de loi C-18. Ministre....—*Suite*Application de la loi—*Suite*Examen dans quatre ans—*Suite*

Grain de l'Ouest, transport, Loi, exclusion proposée,

19:59-60

Raccourcissement à deux ans, proposition, 27:85;

36:114-5

Relations industrielles, répercussions, inclusion,

36:116-8, 120-3

Examens annuels, 27:12

Facteurs à prendre en considération, 36:124-5

Grain de l'Ouest, transport, Loi, exclusion proposée,

19:59-60

Organismes provinciaux, participation proposée,

20:101-2

Relations industrielles, répercussions, inclusion

proposée, 36:124-5

Règlements, élaboration, collaboration de l'industrie,

proposition, 15:64

Approvisionnement par eau dans le Nord

Bateaux de moins de 50 tonnes, non-règlementation,

32:43-4; 36:102

Droits acquis, protection, dispositions transitoires

Période, prolongation, 32:44; 36:104-6

Répercussions sur la concurrence, etc., 23:58-64

Licences d'exploitation, octroi, dispositions, 29:146; 32:44;

36:102-4

Révocation ou suspension en cas de pratiques de tarifs

déraisonnables, 36:104

Northern Transportation Company Limited, situation de

monopole, maintien, 23:59-60, 63; 32:43; 36:103

Produits, définition, 32:43

Services essentiels, subvention, disposition, inclusion

proposée, 20:101

Tarifs, définition, 32:43; 36:101-2

Arbitrage. Voir sous le titre *susmentionné* Médiation

Arctic Transportation Ltd., position, 23:58-61; 36:105-6

Am. (Gray, D.) adoptée, 33:34

Art. 1 réservée, 33:34; adoptée, 36:156

Am. (Robichaud, F.), recevabilité mise en doute, 35:37-9,

rejeté, 40

Sous-am. (Gray, D.) adoptée, 35:32

Art. 4 réservée, 33:34; 35:43, adoptée, 44

Am. (Angus, I.) 35:43, rejeté, 44

Art. 5 adoptée, 33:34

Art. 6 réservée, 33:34; 35:44-54, réservée, 55; 36:146, adoptée, 147

Am. (Ouellet, A.) 35:53-4, adoptée, 55

Am. (Robichaud, F.), 35:44-52, adoptée, 53

Sous-am. (Benjamin, L.) 36:146, adoptée, 147

Am. (Ouellet, A.) 35:29-32, adoptée, 33

Am. (Gray, D.) adoptée, 35:43

Sous-am. (Benjamin, L.) 35:36, rejeté, 37

Am. (Cochrane, D.) 35:33-6, adoptée, 37

Am. (Benjamin, L.) 35:28, réservée, 29

Am. (Angus, I.) 35:41-2, rejeté, 43

Am. (Angus, I.) 35:40, rejeté, 41

Am. (Angus, I.) 35:40, rejeté, 41

Am. (Angus, I.) 35:33, irrecevable, 35:33

Am. (Angus, I.) 35:26-7, rejeté, 28

Art. 3 réservée, 33:34; 35:26-42, adoptée, 43

Art. 2 adoptée, 33:34

Am. (Gray, D.) adoptée, 36:156

Art. 1 réservée, 33:34; adoptée, 36:156

- Transports, ministère—Suite**
 Budget des dépenses—Suite
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Immobilisations
 Bureaux régionaux, nombre, emplacement, etc., 35:50
 Emploi, maintien, programme, 6:11
 Femmes, emploi, 38:90
 Handicapés, transport, programme, Comité de mise en œuvre
 Composition, représentativité, etc., 19:122-3; 21:117; 31:10
 Création, objectifs, etc., 19:122
 Représentant, témoignage. Voir Témoins
 Travaux, calendrier, 19:127-8
 Voir aussi Transports, projet de loi C-18
 Immobilisations, budget des dépenses, 6:10-1
 Rapport annuel 1984-1985, 6:5-54
 Réorganisation, 6:11
 Représentants, témoignages. Voir Témoins
 Voir aussi les sujets particuliers
- Transports, projet de loi C-18. Ministère des Transports**
 Adoption, 19:99-100; 23:22; 36:156
 Et mise en vigueur, délai prévu, 11:27
 Rapide demande, 14:39; 46, 65, 68-9; 15:24; 64; 16:86;
 17:72; 18:17; 19:43; 20:57; 60, 77; 23:41; 24:43, 45;
 26:82; 27:28, 49, 98-9; 29:167, 169; 30:8, 10
 Report demandé, 18:101; 20:8, 17-8
 Advocacy Resource Centre for the Handicapped
 Position, 22:51-2
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Aéronautique, Loi
 Modifications corrélatives, 36:130-1
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Transports aériens
 Air Canada
 Effectifs, répercussions, 13:60
 Investissement des contribuables canadiens, répercussions,
 13:65
 Liaisons aériennes, répercussions, 13:61-2, 65-7, 88-9
 Position, 13:55-8, 65, 71, 90
 Revenus, répercussions, 13:77
 Rôle de société de la Couronne
 Maintien, disposition, inclusion proposée, 22:11-2, 20
 Répercussions, 13:61-2, 79; 25:23; 27:87; 28:14, 31
 Tarifs, répercussions, 13:81
 Air Canada, Loi, modification corrélatrice, 33:45
 Alberta, gouvernement
 Position, 19:6-10
 Amendements
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Amendements
 Alberta Gas Chemicals, position, 19:33-7
 Alberta Wheat Pool, position, 19:57-60
 Albertans Against Derogulation, position, 19:101-2, 104
 Allusions, 1:10, 15; 2:40-3; 4:14, 29-31; 6:9, 30
 Amendements, 31:5-6
 Advocacy Resource Centre for the Handicapped,
 proposition, 22:52, 59
 Alberta, gouvernement, propositions, 32:45; 33:13-4;
 35:168-9; 36:105-6
 Association canadienne des pilotes de lignes aériennes,
 propositions, 36:113-4, 117
 Association canadienne des producteurs de pâtes et
 papiers, propositions, 22:24-6; 27:32, 49-50
 Association canadienne du camionnage, propositions,
 16:13
- Transports, ministère**
 Amélioration, initiatives du gouvernement fédéral, 11:7;
 21:8; 26:93
 Expéditeurs, position, 17:71
 Inspecteurs, nombre, 11:29-30; 15:37; 18:107
 Ventilation par mode de transport, 14:8-9
 Système, 6:15
 Renforcement demandé, 20:16
 Transports, ministère, ressources affectées, 6:12
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Déréglementation;
 États-Unis
 Services, interfinancement, 21:82
 Maintien, proposition, 26:51
 Services fédéraux, coûts, récupération, 1:17; 38:98-9
 Sociétés américaines
 Filiales, établissement au Canada, activités, etc.,
 assujettissement à la Loi sur la concurrence et la Loi
 sur l'investissement au Canada, 11:33
 Marché canadien, part, 18:17
 Sociétés de la Couronne
 Conseils d'administration, représentation des
 consommateurs, proposition de Transport 2000
 Atlantique, 14:99
 Développement économique régional, rôle, 27:43
 Privatisation, 38:61
 Contribuables, investissement, répercussions, etc.,
 18:138-9
 Rentabilité, 60:19-21
 Stratégie, élaboration proposée, 18:101
 Subventions, programmes, inventaire, compilation
 demandée, 29:176
 Tarifs. Voir plutôt sous le titre *susmentionné* Prix
 Voyageurs, transport, avenir, position du gouvernement,
 23:51
 Voir aussi Libre-échange canado-américain
- Transports, Comité. Voir plutôt Comité**
- Transports, Loi nationale de 1967**
 Actualisation, 16:6; 19:47; 20:67
 Allusions, 16:61; 23:78; 25:56; 27:11
 Charges publiques imposées, dispositions, 18:135
 Expéditeurs, mécontentement, raisons, 13:10-1, 19
 Expéditeurs capitis, dispositions, 14:18; 18:52, 55; 25:57;
 29:155, 158
 Marchandises, transport ferroviaire, origine et destination
 canadiennes, parcours au Canada, utilisation obligatoire,
 dispositions, 18:143-4
 Révision, délai, 29:160
- Transports, Loi nationale de 1986. Voir plutôt Transports,**
 projet de loi C-18
- Transports, Loi nationale de 1987. Voir Sécurité ferroviaire,**
 projet de loi C-105
- Transports, ministère**
 Aéroports, gestion, Groupe, création, 6:11
 Années-personnes, réduction, 6:11
 Aviation, Groupe, création, rôle, 6:11
 Budget des dépenses
 Réduction, 6:11

- Transports—Suite**
 Déréglementation—Suite
 Voir aussi CN Rail—Lignes—Abandon et sous le titre
 susemmentionné États-Unis: Réglementation
 Développement économique régional
 Ententes EDER, 33:18-9
 Relation, 19:85; 21:8; 22:6; 26:6-7, 28; 27:7, 16, 35, 64,
 80-1, 90; 29:59-60
 Gouvernement, étude demandée, 28:130
 Voir aussi sous le titre susemmentionné Déréglementation;
 Sociétés de la Couronne
 Différends entre expéditeurs, règlement, juridiction, 14:16
 Employés, protection, programmes, établissement proposé,
 21:8, 11-2; 23:69
 Entreprises canadiennes
 Acquisition par des sociétés américaines, 18:100
 Fusions, assujettissement à la Loi sur la concurrence
 seulement, proposition, 17:11; 29:180-1
 Participation étrangère, 18:139-40
 Contrôle, comparaison avec les États-Unis, 17:22
 Position concurrentielle face aux sociétés américaines,
 19:102; 21:81
 Voir aussi sous le titre susemmentionné
 Déréglementation—Trafic: États-Unis
 États-Unis, déréglementation, 15:56; 18:13, 47, 150; 19:120;
 20:5, 48-9; 23:42, 57, 81; 28:140
 Concentration de l'industrie, répercussions, 18:100; 19:79,
 118; 21:81, 90, 141; 23:48-9, 80
 Economies engendrées, 14:68
 Emploi, répercussions, 15:39-40, 43; 18:95, 103-4; 19:79, 90,
 104; 21:89-91; 23:67; 25:10, 12-3, 16; 28:119-20; 36:111
 Entreprises canadiennes, position concurrentielle,
 répercussions, 16:15
 Etude sur la déréglementation du camionnage et des
 transports ferroviaires, 11:20, 48-9
 Exploitants, nombre, répercussion, 23:68
 Handicapés, accessibilité, répercussions, 22:52
 Labour Research Association, étude, 19:92
 Main-d'oeuvre, protection, dispositions législatives,
 fonctionnement, 21:89-90
 Policy Review, article intitulé *The Benefits of
 Deregulation in the U.S.A.*, allusion, 14:67-8
 Prix, répercussions, 23:48; 26:57; 28:59
 Relations industrielles, répercussions, 19:68, 79, 90, 95-6;
 21:68; 23:67, 79-80
 Sécurité, répercussions, 15:35-6; 18:158, 165; 19:79; 21:74,
 141; 23:65; 26:57; 28:33
 Services, répercussions, 23:48, 79; 26:57; 28:119
 Thayer, Frederick, professeur à l'Université de Pittsburg,
 propos, 18:165
 Voir aussi Transports, projet de loi C-18—Comparaison
 Handicapés
 Accessibilité, 22:49, 52
 Commission canadienne des transports, décisions,
 21:110-1
 Normes, 19:123-4; 31:10; 60:8
 Office national des transports, pouvoir réglementaire,
 60:8
 Mesure législative, présentation proposée, 35:85, 87, 91-6,
 101
 Politique nationale, 21:111; 22:50
 Voir aussi sous le titre susemmentionné Déréglementation
- Transports—Suite**
 Handicapés—Suite
 Programmes, Comité de mise en oeuvre. Voir Transports,
 ministère
 Temporaires, cas, traitement, 21:118-20
 Traitement accordé par le personnel des sociétés de
 transports, compétence, etc., 22:61
What it is Like to be a Disabled Traveller, document,
 allusion, 21:111
 Voir aussi sous le titre susemmentionné Déréglementation;
 États-Unis
 Ile-du-Prince-Édouard, importance économique, 27:77
 Infrastructure
 Dépenses, partie payée par les entreprises de transport,
 12:11-2
 Comparaison avec les sociétés ferroviaires, 12:12, 26,
 36-7; 13:6; 15:86; 17:47, 26; 39-40, 42; 27:128; 28:46,
 123; 29:164
 Et services, dépenses fédérales, récupération, politique,
 27:79-80, 91, 128-9
 Étatisation proposée, 21:143; 25:9, 22
 Modernisation, 44:12
 Intervenant, nombre, réglementation, 23:83
 Manitoba
 Importance économique, 21:6-7
 Winnipeg, centre, importance, 21:7, 12, 66
 Voir aussi sous le titre susemmentionné Déréglementation
 Participation canadienne, accord avec les États-Unis,
 négociation proposée, 21:7-8, 15, 27-8
 Politique nationale, 15:35-6, 44; 21:142-3; 23:14; 25:6, 8-10
 «Commodité et nécessité publiques», critères, 19:90-1,
 98-9; 60:19
 Elaboration, Commission canadienne du blé, offre
 d'assistance, 42:53, 71
 Mise en oeuvre, 60:12
 Orientation, principes, 60:8-9, 19-21
 Voir aussi sous le titre susemmentionné Handicapés
 Prix
 Abusifs, assujettissement à la Loi sur la concurrence,
 11:48-9; 24:29-30
 Ouest canadien, 21:23
 Voir aussi sous le titre susemmentionné Déréglementation;
 États-Unis
 Productivité, amélioration, encouragement, etc., 17:40, 47, 50,
 73
 Réglementation, 23:53; 28:118
 Concurrence, répercussions, 11:6
 Déréglementation, différence, 18:109-10
 Libre entreprise, relation, 13:33
 Modernisation, 11:15
 Raisons, 22:5-6
 Réforme, 13:5; 60:9
 Voir aussi sous le titre susemmentionné Intervenant;
 Sécurité
 Relations industrielles, 23:80
 États-Unis
 Statistiques, 20:98
 Voir aussi sous le titre susemmentionné Déréglementation

- Transports—Suite**
 Déréglementation—*Suite*
 Emploi, répercussions, 18:10, 13, 97, 101-2, 172; 19:68; 21:12-3, 54, 68; 23:66, 69; 25:16; 26:57; 27:109;
 28:33, 143; 36:111
 Etude indépendante demandée, 23:68
 Entretien et réparation, activités, répercussions, 21:82
 Expéditeurs, avantages retirés, 18:13
 Faillites appréhendées, 18:101-2
 Fonctionnement sur le principe du marché libre, 19:66-7
 Handicaps, transport, répercussions, 21:109, 111, 113-4
 Ile-du-Prince-Edouard, économie, répercussions, 27:77-9
 Price Waterhouse and Associates, étude, 27:78
 Information, publicité, etc., 18:6
 Libre-échange canado-américain, relation, 18:8; 19:90;
 21:102-3, 142; 26:56
 Livre blanc intitulé *Aller sans entraves*, 2:39, 44, 51;
 3:41-3; 6:16, 25-6; 11:5-6, 8, 28, 32, 35, 44; 12:14,
 22, 28, 62; 13:5, 19, 38, 44, 78; 14:37; 16:5-6, 81; 17:38,
 50, 58, 72; 18:83, 100; 19:67; 20:67; 21:7; 22:64; 23:12, 65,
 83-4; 29:66-8, 98; 30:8; 31:5
 Anderson, F.W., professeur à l'Université de la
 Saskatchewan, propos, 18:165-6
 Comité, audiences tenues en 1985, déplacements, etc.,
 18:14-5, 106, 109, 112; 27:58, 62; 28:28
 Ontario, gouvernement, représentants, position, 42:15
 Manitoba, répercussions, 21:141-2, 144
 Mazankowski, l'hon. Don, ancien ministre des Transports,
 déclarations, 17:73; 18:62; 21:7, 14-5, 28; 22:64
 National Sea Products Limited, répercussions, 27:25
 Petites collectivités, régions isolées, etc., répercussions,
 18:8, 101-2; 21:83; 23:53, 65; 26:30; 28:54, 143
 Colombie-Britannique, 18:11-2, 93
 Monopoles, formation appréhendée, 27:25-6
 Nielsen, groupe de travail, observations, 21:142
 Position concurrentielle du Canada, relation, 14:39; 19:43;
 25:11-2
 Prix, répercussions, 15:34; 18:101-2; 19:90, 102, 118; 23:49,
 65; 28:54
 Relations industrielles, négociations collectives, etc.,
 répercussions, 15:35; 19:68, 79, 90; 21:68-9, 71; 23:66,
 79-80, 84; 26:57; 28:143
 Répercussions, 17:74; 18:8-9, 94-5, 101; 20:53; 21:144; 28:24
 Commission royale d'enquête, établissement proposé,
 27:57-8, 62, 65
 Comparaison avec les E.-U., 28:119, 122
 Rythme, 21:28-9
 Saskatchewan, répercussions, 20:48, 53, 55
 Sécurité, répercussions, 11:6; 14:13, 68; 17:49-50; 18:10-1,
 99, 101-2, 107, 169; 19:68-9, 90, 107; 20:16, 50; 21:82,
 100; 22:64; 23:69-70; 25:86; 26:90; 28:143
 Services, répercussions, 23:65, 81
 Stelco Inc., expéditions, accès aux transporteurs
 américains, répercussions, etc., 15:26
 Terre-Neuve, répercussions, 26:57-8
 Tourisme, répercussions, 18:9
 Trafic transfrontalier, entreprises canadiennes, position
 concurrentielle face aux entreprises américaines,
 répercussions, 21:82
 Voie maritime du Saint-Laurent, répercussions, 3:41
 Winnipeg Free Press, article, 6:17
- Transports**
 Accidents, organisme d'enquête, création proposée, 6:15; 11:7,
 17; 14:8, 13; 16:64; 19:76; 21:145; 34:6-7, 18
 Services multimodaux, *Voir* CP Rail—Services; Transports,
 projet de loi C-18—Transports ferroviaires
 Système canadien, importance économique, 13:6
Voir aussi CN Rail—Lignes—Non rentables; Transports,
 projet de loi C-18
 Transport urbain, services, aide, programme (PATU). *Voir*
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105—Installations
 ferroviaires—Financement
Transports
 Budget
 Principal
 1987-1988, 38:26-101
 1988-1989, 60:31, 33-42
 Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:18-72
 Charges publiques imposées, processus d'appel d'offres,
 recours proposé, 29:83, 97-9
 Comité consultatif national. *Voir* Transports, projet de loi
 C-18—Comité
 Commission royale d'enquête, établissement proposé, 18:101,
 104-5, 107, 176; 19:91, 101, 104; 21:105; 25:6, 8, 13; 26:58,
 62, 94-5; 28:146
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Déréglementation—
 Répercussions
 Concentration de l'industrie. *Voir* sous le titre *susmentionné*
 Déréglementation; Etats-Unis
 Concurrence
 Loi, application, 29:185
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Entreprises
 canadiennes—Fusions; Prix—Abusifs; Sociétés
 américaines—Filiales
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Déréglementation;
 Coûts
 Augmentation, répercussions sur les ventes, l'emploi, etc.,
 16:60; 17:80
 Entreprises, viabilité économique, relation, 11:6
 Recouvrement. *Voir* plutôt sous le titre *susmentionné*
 Services fédéraux, coûts, récupération
 Réduction, répercussions sur l'emploi, 25:14-5
 Déréglementation, 2:33, 54; 15:34; 18:82-3, 150; 21:7, 80, 83,
 88-9; 23:69; 25:25-6; 26:47-9, 56; 27:42; 29:60-2
 Atlantique, région, répercussions, 28:31-2
 Concentration de l'industrie, répercussions, 18:9-10, 96,
 101, 151; 21:81, 138; 23:68; 25:16; 26:101; 29:60-2
 Concurrence, répercussions, 15:34; 18:96, 107, 151; 23:65,
 80; 26:30, 101; 28:143
 Conférence Board du Canada, étude, 17:28, 80
 Consommateurs, répercussions, 14:94, 103; 27:106-8
 Développement économique régional, relation, 2:39-40;
 18:10, 100

- Toporowski, Betty** (Fédération canadienne des maires et des municipalités)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 55:15, 17, 20-4, 29, 31-3
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:72-83
- Toporowski, R.J.** (Council of Forest Industries of British Columbia; Coalition of Concerned Shippers)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:16-21, 24-5, 27-30, 32, 34, 30:6
- Torck, J.** (ministère des Transports)
Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:17-22, 46-52, 66-9
- Toronto, Ont.** *Voir les sujets particuliers*
- Toupin, Robert** (NPD—Terrebonne)
Camionnage, 29:183-5
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:60-1, 182-6
- Tourisme.** *Voir* Îles-de-la-Madeleine, Qué.; Transports—Déréglementation; Transports aériens—Tarifs—Alberta
- Toxicomanie.** *Voir* Alcoolisme et toxicomanie
- Trade and Transportation Group**
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi—Transports ferroviaires—Main-d'œuvre et Transports ferroviaires—Prix de ligne concurrentiels; Voie maritime du Saint-Laurent—Cértales—Coûts
- Train à grande vitesse (TGV).** *Voir* Transports ferroviaires—Voyageurs VIA Rail Canada Inc.
- Trans Consortium.** *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Matériel—Wagons—Achat
- Transactions commerciales, taxe.** *Voir plus tôt* Taxe sur les transactions commerciales
- Transcanadienne, route.** *Voir* Routes—Transcanadienne
- Transcona, Man.** *Voir* CN Rail
- Transport 2000 Atlantic**
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Sociétés de la Couronne—Conseils; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Déréglementation
- Transport 2000 Canada**
Allusion, 6:26
Recherche, contrats octroyés par le gouvernement, 23:52
Subvention de 86 000 \$, retrait, 6:25
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Comité—Témoins—Comparution; Transports, projet de loi C-18
- Transport intermodal**
Concept, utilisation, accroissement, encouragement, etc., 29:153
Mouvements ferroviaires intermodaux. *Voir* Transports, projet de loi C-18—Marchandises, transport dans les provinces maritimes, taux, Loi—Mouvements
- Toombs, M.** *Voir* Aéroports—Sécurité—Directeur
- Tom Digby, canal.** *Voir* Mississippi, voie fluviale—Canal
- Tokyo, Japon.** *Voir* Commission canadienne du blé—Bureaux
- Wardair, 6:33**
Voie maritime du Saint-Laurent, 3:22-5
15-7, 20, 31-3, 37
des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:7
Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:7
Taverniers, services, 26:68-9
Transports maritimes, 62:9-11
Transports ferroviaires, 1:14-6; 47:7-8, 12-5
aérienne, étude, 62:6-11
Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité
Transports aériens, 6:30-1; 26:68-9
58-60, 67-9
de loi C-19, 1:10, 15; 6:30, 32-3; 26:15-9, 26-7, 32-5, 50-1, Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 1:14-6; 47:7-8, 12-5
Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:29-34
TerraTrans, 1:42-4; 26:51
SYSCO, 1:39-42
Shortliffe, G.S., 62:6
41-5
50:27-33, 36, 45-9; 51:10-5; 53:26-30; 55:12-6, 31-3, Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 49:8-9, 17-20; Procédure et Règlement, 1:31; 6:12-3; 49:16-7
Pacifique Western Airlines Corporation, 6:31
Pilote maritime, 5:8-10
M-TRAC, 55:41-2
(1ère session, 35^e législature), 1:10
Marine marchande, Loi (modification), projet de loi C-75
Grands lacs, niveau des eaux, 3:25-7
CP Rail, 50:48-9
(Folsy), recommandations, étude, 47:7-8, 12-5
Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton
Séance d'organisation, 1:10, 14-7
Comité, 1:38-9; 6:33; 49:6, 15, 32; 50:32
et rapport annuel 1985, 1:39-44
Budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990
Canadien National, 6:33
Brise-glace, 62:6-9
Air Canada, 6:31, 33; 26:34
Aéroports, 1:14; 6:30-1
1985, 5:8-13
Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:8, 10
Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, 5:8, 10
3:21-7, 33
d'entreprise 1986-1991 et rapport annuel 1985-1986, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, plan
Tobin, Brian (L.—Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, plan d'entreprise 1986-1991 et rapport annuel 1985-1986, de loi C-19, 29:52-4, 56
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:47-56
Titas, Frank (Iron Ore Company of Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:47-56
(division de l'Alberta))
Tingley, Brian (Canadian Industrial Transportation League

Voit aussi Pacific Western Airlines Corporation—Contrôle Allusions, 17:66; 18:40; 19:109

Time Air

ferroviaire—Vers Thunder Bay

Thunder Bay, Ont. *Voit Autocar, transports; Cértales—*

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:88

Thompson, Peter (Office de transport du grain)

de loi C-19, 19:87

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

Thomson, Dale (Highway Transport Board, Territoires du Nord-

Quest)

Liaisons; Transports ferroviaires—Accidents

Thompson, Man. *Voit Pacific Western Airlines Corporation—*

de loi C-19, 19:21

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

Thompson, Roderick (gouvernement de l'Alberta)

C-18—Amendements—Gouvernement—Position

Thompson, Keith. *Voit Association canadienne du camionnage; Coalition of Concerned Shippers; Transports, projet de loi*

de loi C-19, 28:41, 47, 49

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

Thompson, Dick (Atlantic Provinces Trucking Association)

de loi C-19, 19:61-3

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

Thomas, Marilyn (Alberta Wheat Pool)

de loi C-19, 14:63-5, 74, 77, 79

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

Thibault, J.-L. (Association des manufacturiers canadiens)

Thibault, société. *Voit Aéroports—Secours-incendie—Véhicules*

Transportation Group

The Trade and Transportation Group. *Voit plutôt Trade and*

travail du Nouveau-Brunswick; Transports—États-Unis

Voit aussi Comité—Comparution; Fédération du

de loi C-19, 28:55-61

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

Thayer, Frederick (Fédération du travail du Nouveau-

Brunswick)

Thatcher, gouvernement. *Voit British Airways*

des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 38:11, 15

Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère

Transports ferroviaires, alcoolisme et toxicomanie, 59:69

étude, 40:38-40

concentration et la privatisation des transports aériens,

gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la

Transports aériens, dérèglementation, politique relative à la

115-6, 122-5, 133, 147, 149, 154-6, 158, 162, 170-6, 179, 184

189-92, 196, 199, 36:70-1, 75, 80-1, 94-5, 105, 107-9, 112,

152-3, 158-9, 161-2, 164-8, 170, 172, 174-6, 180, 183, 187,

74, 76, 78-9, 82-3, 96, 110, 119-26, 130-9, 141-4, 148-9,

35-6, 41, 43, 45-6, 48-9, 52, 54-5, 59-60, 62, 64-5, 68, 71-2,

de loi C-19, 32:4-7, 24, 58; 33:9, 11-2, 21, 26-7; 35:27, 30-1,

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

Thacker, Blaine A.—Suite

59:25-6, 29-47, 49-55, 57-83

52:26-30; 57:5-44; 58:12-6, 18-9, 21-7, 29-33, 35-8;

16-20, 22-4, 30-2, 34-5; 50:54-6, 65-7; 51:19-20, 25-8, 32-3;

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 49:5-6, 9-10, 14,

49:16-7; 59:68-9

Procédure et Règlement, 35:48, 65; 36:70-1, 179; 38:11, 15;

Mission, 57:41-2

Création, mesure législative, 49:5; 57:42

Commission d'enquête sur les accidents de transports

Comité, 35:110; 50:37-8; 57:5, 8

Code canadien du travail, 57:7

Camionnage, 36:154

Alcoolisme et toxicomanie, dépistage, 57:7, 23-4; 58:36-7

Aéroports, 40:38-40

Thacker, Blaine A. (PC—Leithbridge—Foothills; secrétaire

parlementaire du ministre des Transports)

TGV. *Voit Train à grande vitesse*

loi C-105—Arrêts

Textes réglementaires, Loi. *Voit Sécurité ferroviaire, projet de*

Acquisition

Voit aussi Eastern Airlines—Acquisition; People Express—

Marché, part, augmentation, 18:38

Allusion, 41:12

Texas Air

de loi C-19, 19:24-8, 30-2

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

Tett, William (Sultran Ltd.)

Terrorisme. *Voit VIA Rail Canada Inc.*

du Nord-Ouest

Voit plutôt Highway Transportation Board.

projet de loi C-19

Voit aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers,

Représentant, témoignage. *Voit Témoins*

Terre-Neuve et Labrador, gouvernement

loi C-18

Voit aussi Routes—Transcanadienne; Transports, projet de

Refection, 63:12

Inutilité, 63:11

Construction, date, 26:44-5

Voies ferrées

trafic, etc., 26:41

Publication, décision de la CCT, répercussions sur le

76, 79-80, 116; 35:172-3

Containers Express Inc., appel, etc., 11:31; 26:18, 72,

Contestation devant la CCT par la société Atlantic

Caractère compensatoire, 26:115-6; 28:42-3

Tarifs

engagement de Canadien National, 63:24-5

Service de remplacement pour le transport du fret,

etc., 26:45-6, 51

Rentabilité, camoufflage à cause des pratiques comptables,

TerraTransport—Suite

Témoins—Suite

- Iron Ore Company of Canada, 29:46-56
 Johnston, Jeremy, 62:51
 Justice, ministère, 38:138, 158
 Labour Council of Metro Toronto, 23:64-77
 Les entreprises ferroviaires du Canada, 15:45-8
 Luscar Limited, 29:154-62
 Manitoba, gouvernement, 21:6-29
 Manitoba Government Employees' Association, 21:140-5
 Manitoba Pool Elevators, 21:43-54
 Manitoba Trucking Association, 21:29-43, 53
 Meyboom, Peter, 7:50-5
 Miller, Dan, 18:113-20
 Moncton and District Labour Council, 28:117-23
 Morrison, Don, 7:31-50
 M-TRAC, 55:35-55
 Nance, John, 18:153-64
 National, 14:82-92
 National Sea Products Limited, 27:21-6
 New Glasgow and District Labour Council, 27:108-11, 115, 117
 New Westminster, C.-B., municipalité, 54:4-30
 Newcastle-Chatam and District Labour Council, 28:142-6
 Northern Air Transport Association, 21:120-30
 Nouveau-Brunswick, gouvernement, 28:6-23
 Nouveau-Brunswick, Parti libéral, 28:24-7, 31-9
 Nouvelle-Écosse, gouvernement, 27:6-21
 Novacor Chemicals Ltd., 19:112-7
 Office de transport du grain, 42:48-9, 54, 58, 62, 69, 75, 77-85, 88
 Ontario, gouvernement
 Ressources naturelles, ministère (Aviation and Fire Management Centre), 23:5-11
 Transports et des Communications, ministère, 42:5, 7-9, 14, 21-4, 31-2, 34-5, 37-9
 Ontario March of Dimes, 22:50-1, 55, 59, 61
 Ontario Trucking Association, 15:5-22
 Organisation des avertisseurs de l'Ontario avec approche d'autonomie, 22:49-50, 55-6, 58-9
 Pacific Western Airlines Corporation, 16:45-58
 Peat, Marwick & Partners, 25:50-69
 Pem-Air Limited, 15:49-63
 Piquette, Leo, 19:117-21
 Potash Corporation of Saskatchewan, 20:83-8
 Potato Marketing Council of Prince Edward Island, 28:107-17
 Prairie Mail Limited, 20:88-97
 Prince George and District Labour Council, 18:6-15
 Quenord Inc., 30:51-8
 Regina, Sask., municipalité, 52:6-34
 Repap Enterprises Inc., 27:146-53
 Ridley Terminals Inc., 9:4-29
 St. John's and District Labour Council, 26:52-62
 Saskatchewan, gouvernement, 20:97-111
 Saskatchewan Minerals Company, 20:57-66
 Saskatchewan Wheat Pool, 20:33-45, 47
 Scotia Investments, 27:26, 34-40
 Sears Canada Inc., 27:68-77
 Soberman, Richard M., 25:86-9
 Société canadienne des ports, 8:5-80
 Société des fabricants de véhicules à moteur, 24:42-52
 Stelco Inc., 15:23-33

Témoins—Suite

- Stora Forest Industries, 27:26-34
 Sultran Ltd., 19:23-32
 Sweigard, Ken, 17:57-8, 60-1
 Syndicat canadien de la fonction publique, Division du transport aérien, 23:12-24
 Syndicat des services du grain, 20:5-18
 Telecommunication Workers Union, 18:149-53
 Taylor, Reese, 25:69-83
 Terre-Neuve et Labrador, gouvernement, 26:6-27
 Trade and Transportation Group, 25:91-7, 42:5-7, 10-22, 24-7, 31-3, 35-6, 41-6
 Transport 2000 Atlantic, 14:92-105, 107
 Transport 2000 Canada, 23:47-58
 Transports, ministère, 6:36, 40-3; 11:10, 19, 30; 31:7, 29-30, 47; 32:7-10, 12, 14, 16, 18-9, 23-4, 27-8, 31, 35, 41-3, 48-57; 33:15-20, 28-39, 42-9; 35:34-5, 43, 50, 62, 65-7, 79-82, 94-6, 106-10, 121, 136-7, 146-7, 155-7, 165, 172-3, 193, 198-9; 36:72, 74-5, 78, 81, 88, 90-2, 101-4, 111-2, 130-1, 135-6, 141, 155, 159-70, 173-8, 180-2, 184-90; 38:52, 58, 68-101; 39:19-47, 49-50; 44:18-41, 43-8, 50-6, 58-63, 65-71; 46:4-28; 47:6-32; 49:6-14, 20-3, 25-30, 34-5; 57:11-2, 16-7, 19-22, 25-33, 35-41, 43-4, 58:13, 15-7, 25, 30-2, 35; 59:26, 29, 41-2, 44, 46-8, 51, 54-61, 63-4, 66, 71-2, 74, 76, 80-1; 60:13-5, 26-9, 31, 33-42; 62:5-33, 35-71
 Handicapés, transport, programme, Comité de mise en oeuvre, 19:121-8
 Transports, ministère, 6:9-29, 31-40, 43-9, 52-3; 11:5-14, 16-24, 26-52; 31:5-29, 31-48; 35:85-94, 96-106, 109, 111-7; 38:26-68; 60:6-12, 15-26, 28-31
 Secrétaire parlementaire, 49:5-6, 9-10, 14, 16-20, 22-4, 30-2, 34-5; 50:54-6, 65-7; 51:19-20, 25-8, 32-3; 52:26-30; 57:5-44; 58:12-6, 18-9, 18-9, 21-7, 29-33, 35-8; 59:25-6, 29-47, 49-55, 57-83
 Travacon Research Limited, 25:30-50
 Travailleurs canadiens de l'automobile, 22:5-20
 Travailleurs unis des transports, 21:91-102; 51:38-49; 56:37-52
 Turn-Air Ltd., 17:54-6, 60
 Université de la Colombie-Britannique, Centre for Transportation Studies, 18:128-49
 VIA Rail Canada Inc., 2:5-17, 19-22, 25-38, 40-61; 50:69-72; 64:4-44
 Wabush Mines, 29:6-15
 Westair Mining Ltd., 18:49-56
 Westburne Industrial Enterprises Ltd., 23:38-46
 Weyerhaeuser Canada Ltd. (division de la Saskatchewan), 20:74-83
 Winnipeg Labour Council, 21:66-77
 TerraTransport
 Activités, maintien, engagement de Canadien National, 1:42-4, 56; 6:47-8; 26:39, 41; 63:13
 Allusions, 12:15; 17:83; 26:35, 38; 28:46
 Conteneurs, acquisition, 26:39-40
 Création, 26:45
 Fermeture, 28:134
 Historique, 26:45
 Matériel roulant, inspection, 26:42-4
 Pertes d'exploitation, 1:58-9; 26:39, 111; 63:11-3

Témoins—Suite

- Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés, 21:107-20
- Coalition of Concerned Shippers, 16:59-78; 30:5-7
- Cominco Chemicals and Fertilizers, 20:66-74
- Comité supérieur du transport du grain, 20:19-33
- Commission canadienne des transports, 11:21-3; 48:14-6-36; 32:8-47; 33:12-4; 36-9; 41-6; 48:35:50-1; 54; 61-4; 68-9; 76; 78; 80-1; 84; 118; 120-4; 127-30; 132; 134-5; 137; 141; 144-5; 149-50; 156; 158; 164; 166-71; 173-9; 184-5; 187-8; 191; 193; 196-7; 199-200; 36:62-8; 73; 76-8; 83-6; 88-9; 91-2; 94; 96; 98-102; 104-6; 108-9; 119-20; 124-8; 135-8; 140; 142-3; 150-3; 37:9-40; 38:8-10
- Commission canadienne du blé, 42:48-53; 55-77; 80-2; 84-7
- Commission de développement du Port d'Halifax-Dartmouth, 27:129-31
- Commission des transports des provinces de l'Atlantique, 28:61-71
- Conférence canadienne des teamsters, 16:18-34
- Congrès du travail du Canada, 25:5-28; 30:53:21-38
- Conseil canadien du commerce de détail, 27:98-108
- Consommation et Corporations, ministère, 16:34-44; 24:29-40; 46
- Council of Forest Industries of British Columbia, 18:16-35
- CP Rail, 13:5-55; 50:38-57
- CSX Rail Transport, 55:56-89
- Cubukgil, Adil, 25:83-91
- Dominion Marine Association, 4:44-44; 29:145-54; 42:5; 7; 14-5; 17-8; 21-2; 25-31; 35-7; 39-41; 43; 45-6
- Dow Chemical Canada Inc., 19:41-7
- Fabricants canadiens de produits alimentaires, 22:39-48
- Federal Railroad Administration, 29:118-24; 130-3; 135-44
- Fédération canadienne des maires et des municipalités, 18:72-83; 40:24-40; 55:5-35
- Fédération du travail de la Colombie-Britannique, 18:92-113
- Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse, 27:63-8
- Fédération du travail de la Saskatchewan, 20:47-54; 56-7
- Fédération du travail de l'Alberta, 19:89-101; 111-2
- Fédération du travail de Terre-Neuve et du Labrador, 26:89-95
- Fédération du travail du Manitoba, 21:79-91
- Fédération du travail du Nouveau-Brunswick, 28:51-61
- Fednav Limited, 10:4-22
- Fording Coal Limited, 18:120-8
- Fraser Inc., 28:139-42
- Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, 21:130-40; 23:77-85
- Fraternité des ingénieurs de locomotives, 53:4-21
- Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada, 26:38-46; 28:95-107
- Prince George, loge 1415, 19:65-76
- Goodwin, Terry, 14:108-15
- Halifax-Dartmouth and District Labour Council, 27:55-62
- Happy Valley—Goose Bay, Labrador, municipalité, 26:63-71
- Harmon Corporation of Stephenville, 26:27-37
- Highway Transport Board, Territoires du Nord-Ouest, 19:83-9
- Ile-du-Prince-Édouard, gouvernement, 27:77-98
- Institut canadien des engrais, 17:27-37
- Interior Lumber Manufacturers Association, 18:56-61
- International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies, 27:119-29
- Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, 22:20-39
- Association canadienne du camionnage, 17:76-90; 24:4-27
- Association charbonnière canadienne, 13:91-106
- Association des consommateurs du Canada, 17:6-16; 18-27; 40:4-24
- Association des manufacturiers canadiens, 14:63-80; 26:80-8; 56:26-36
- Association des mines et métaux du Québec, 30:44-51
- Association des syndicats de cheminots canadiens, 16:5-8; 11-7; 51:4-38
- Manitoba, comité législatif, 21:55-6; 58; 61-2
- Nouvelle-Écosse, comité législatif, 27:41-8
- Terre-Neuve, comité législatif, 26:46-51
- Association des voyageurs de commerce du Canada, 17:62-8
- Association du camionnage du Québec Inc., 29:27-37
- Association du groupe de la navigation aérienne, 22:62-76
- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique, 15:33-45; 21:54-60; 28:128-34
- Colombie-Britannique, conseil provincial, 18:171-8; 181-3
- District n° 14, 19:76-83; 111
- Loge aérienne 1751, 29:15-27
- Association médicale canadienne, 56:4-26
- Association minière du Canada, 17:37-53
- Association of American Railroads, 29:124-9; 133-4; 136-7; 140; 143-5
- Atlantic Containers Express Inc., 26:71-80
- Atlantic Provinces Trucking Association, 26:108-17; 28:41-50
- Auger, Jacques, 7:5-30
- Board of Trade of Metropolitan Toronto, 29:56-62
- Bowater Mersey Paper Company Limited, 27:48-54
- Brewer, Sandra, 28:71-82
- British Columbia Government Employees' Union, 18:164-71
- British Columbia Motor Transport Association, 18:61-72
- British Columbia Provincial Council of Machinists, 18:178-81
- Brookville Transport Limited, 28:134-9
- Brotherhood of Railway and Airline Clerks, 28:123-8
- Airline Division, 18:35-49
- Bureau canadien de la sécurité aérienne, 34:4-19
- Canadian Council of Motor Transportation Administrators, 18:83-92
- Canadian Industrial Transportation League, 17:69-75
- Alberta, division, 19:47-56
- Canadian National Millers Association, 15:63-74
- Canadian Owners and Pilots Association, 41:20-32
- Canadian Railway Supply Industry, 15:75-89; 29:162-5
- Canadian Retail Shippers' Association, 29:165-75
- Canadian National, 1:18-29; 32-76; 12:5-55; 57-70; 72-86; 29:77-94; 96-100; 48:4-41; 43; 45-7; 49; 50:7-37; 63:6-33; 35
- Canpotex Limited, 16:78-85
- Centre intergouvernemental de protection contre les incendies de forêt, 21:62-6
- Chambre de commerce de Deer Lake, 26:97-107
- Chambre de commerce de Montreuil, 29:175-86
- Chambre de commerce de Senneterre, 30:22-5; 27-30
- C-I-L Inc., 14:37-52; 30:8-21
- Cité Express, 23:24-38
- CN Rail, Moncton, N.-B., ateliers, syndicats, 28:83-95
- Coalition Against Free Trade, 21:102-6

- Taylor, Gordon—Suite**
 Transports ferroviaires, 2:57; 13:30, 32-3; 15:84; 19:10; 20:29;
 21:97-8; 22:31-2; 25:44; 26:23-4; 27:46-7; 29:142-3; 44:14;
 47:18-22; 51:16-7; 36; 52:17-9; 54:18; 56:51
 Travaux du Comité, 38:24-5; 39:19
 Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère
 des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 38:12;
 17, 21
 Université de la Colombie-Britannique, 18:145-6
 VIA Rail Canada Inc., 38:50-2
 Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets
 d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan
 d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:8-11;
 48-50, 57
 Rapport annuel 1987, 64:13-7, 36-7
 Voie maritime du Saint-Laurent, 3:17-8, 39-40; 4:33-6;
 42:18-20, 36-7, 82; 43:13, 15-6
Taylor, Reese (témoin à titre personnel)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
 de loi C-19, 25:69-83
Taylor, Rod (ministère des Transports et des Communications
 de l'Ontario)
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent,
 rapport annuel 1985-1986, 42:5, 9, 24
Teamsters Union. Voir Camionnage—États-Unis
Telecommunication Workers Union
 Représentants, témoignages. Voir Témoins
 Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers,
 projet de loi C-19
Telecommunications, Loi nationale (projet de loi C-13). Voir
 Transports, projet de loi C-18
Téléphone, services
 États-Unis, déréglementation, 18:150, 152
Témoins
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 3:5-27,
 29-44; 43:4-26
 Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, 5:36-48
 Administration de pilotage des Laurentides, 5:5-35
 Advocacy Resource Centre for the Handicapped, 22:51-61
 Air Canada, 13:55-64, 66-90; 61:4-49
 Air Transport Association of Canada, 16:86-97; 41:5-20
 Alberta, gouvernement, 19:6-22
 Alberta Gas Chemicals, 19:33-41
 Alberta Wheat Pool, 19:56-65
 Albertans Against Deregulation, 19:101-11
 Algoma Central Railway, 50:57-68
 Arctic Transportation Ltd., 23:58-64
 Association canadienne des avocats en transport, 27:132-46;
 29:38-46
 Association canadienne des fabricants de produits chimiques,
 14:54-62
 Association canadienne des opérateurs de chars en commun
 Inc., 30:31-44
 Association canadienne des pilotes de lignes aériennes,
 29:63-77
- Taylor, Gordon—Suite**
 CSX Rail Transport, 55:79-82
 Engrais, industrie, 17:32-3; 20:71
 Greyhound, 23:54-5
 Libre-échange canado-américain, 13:31-2
 Libre entreprise, 15:44; 27:40
 Luscar Limited, 29:161-2
 Manitoba Pool Elevators, 21:50-1
 Minoterie, industrie, 15:74
 Musée de l'aviation de Calgary, Alb., 62:57-8
 National, 14:85-7
 Novacor Chemicals Ltd., 19:114
 Pacific Western Airlines Corporation, 16:56-7; 18:44
 Pern-Air Limited, 15:57-8
 Pilotage maritime, 5:18-9
 Pipelines, 12:68
 Ponts, 3:18-20
 Ports, 42:65-6
 Procédure et Règlement, 1:30; 33:12; 38:12, 17, 21; 42:48; 44:58
 Procès-verbaux et témoignages, 2:23
 Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et
 exploitation, 9:18-9; 10:9-10
 Routes, 12:36-7; 19:87, 89; 26:23; 62; 38:60; 40:34; 60:14-5, 29
 Sears Canada Inc., 27:76
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 49:25-8; 50:20-3;
 51:16-9, 36-7, 48; 52:17-9, 41; 54:7, 18; 55:24-8, 50,
 79-82; 56:10, 18-21, 25, 31, 51; 57:14, 24; 59:40 45
 Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 9:18-9;
 10:9-10
 Sociétés de la Couronne, 44:32-4
 TerraTransport, 26:44-5
 Transports, budget
 Principal
 1987-1988, 38:50-2, 59-60
 1988-1989, 60:14-5, 28-9, 31
 Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:27-8, 30-4, 43-4, 58
 Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:42-4
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
 de loi C-19, 11:22-6; 12:36-9, 66-8; 13:30-3, 80-2, 98-9;
 14:14-7, 52, 70, 74-5, 85-7; 15:11-4, 30, 43-4, 57-9, 63,
 84; 16:29-32, 44, 56-7, 71, 86, 92-4; 17:17-8, 21-4, 32-3, 46;
 18:27, 43-4, 66-7, 117-9, 144-6; 19:10-2, 37, 46, 60-2, 75,
 80-2, 87-9, 98-9, 114; 20:11-4, 28-30, 46, 64-6, 71; 21:40-1,
 50-3, 61-2, 86-9, 97-8; 22:31-3, 47-8, 57-8, 79,
 83; 23:10-1, 54-8, 64; 24:13, 15-7, 28, 39-40; 25:20-2, 44-7,
 77, 81-3, 90, 95-6; 26:22-5, 44-5, 61-2, 77, 87, 96, 104-5,
 116-7; 27:19-20, 31, 40-1, 46-7, 76, 96, 104-6, 118, 140-3,
 152; 28:38-9; 29:13, 34-6, 45-6, 97-8, 142-4, 161-2, 173-5;
 31:27; 32:5-6, 13, 23-4, 26, 28-9, 32-4, 36-9, 42-3, 45-8,
 51-6; 33:10, 12-3, 21-2, 36, 39-40, 43-5, 47, 49; 35:27, 30,
 32, 35, 46, 48, 50, 52-3, 58, 72, 75-6, 80, 83-4, 93-4, 108-9,
 118, 121-2, 124-6, 128, 139, 141-2, 151, 155, 165-6, 174-5,
 181, 186-7; 36:80, 84, 87, 112, 132, 134-5, 139-40, 142-5,
 163-7, 173-4, 177, 181, 186
 Transports aériens, 6:42; 13:81; 14:17; 16:92-4; 17:23; 18:118-9;
 23:55; 26:61; 40:18-20, 23; 44:32
 Déréglementation, politique relative à la gestion et la
 propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et
 la privatisation des transports aériens, étude, 40:18-20,
 23, 34-5; 41:18-9
 Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité
 aérienne, étude, 62:23-5, 57-8

- Stora Forest Industries**
Chiffre d'affaires, 27:27, 29
Emplois engendrés, 27:26-7
Expéditions, transport
Coût, 27:27, 29, 33
Destinations, 27:27, 33
Transports maritimes, recours, 27:32-3
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—États-Unis
- Stuff, Shaïad (Telecommunication Workers Union)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:149-53
- Sturges, J.H.D. (Canadien National)**
Canadien National, rapport annuel 1987, 63:23, 29-30
CN Rail, Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:4-7, 13-6, 18-9, 21-41, 43, 45-7
- Sturton, A.H.G. (Quénor Inc.)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:52-8
- Sultran Ltd.**
Activités, description, 19:23
Pacific Coast Terminals, propriété, 19:32
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Transports ferroviaires, tarifs, 19:29
Usines de soufre desservies, statut d'expéditeurs capifs, 19:29
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Summers, John (Atlantic Provinces Trucking Association)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:108-15, 117
- Sutherland, Jack (gouvernement de la Saskatchewan)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:97-103, 106
- Swan Wooster. *Voir* Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Ingénierie**
- Swegard, Ken (témoin à titre personnel)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:57-8, 60-1
- Sydney Steel Corporation (SYSCO)**
Allusion, 28:54
Rails, achats par CN Rail, 1:39-42; 11:36-8; 12:80-2; 27:64; 63:28-9
Contrats à long terme, 1:41-2
Développement économique régional, relation, 33:23-4
Syndicat canadien de la fonction publique
Transport aérien, Division
Composition, représentativité, etc., 23:12, 22
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Voir aussi Comité—Témoins—Comparution
- Syndicat des services du grain**
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Transports routiers, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Syndrome d'immuno-déficience acquise. *Voir* SIDA**
- SYSCO. *Voir* Sydney Steel Corporation**
Tabac, usage. *Voir* Comité—Séances; Transports aériens; VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs
Tardif, L.P. (Association canadienne du camionnage)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 24:23
Taxe sur les transactions commerciales
Expéditeurs canadiens, recours à des entreprises américaines de transport, relation, 29:152
- Taylor, Gordon (PC—Bow River)**
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Plan d'entreprise 1986-1991, 3:16-20, 39-40
Rapport annuel 1985-1986, 3:16-20, 39-40; 4:29, 33-6; 42:18-20, 36-7, 64-8, 79-82; 43:13-6
Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:18-22, 25
Administration du pipe-line du Nord, 60:28-9
Aéroports, 6:43-4; 38:52, 59-60; 40:34-5; 41:18-9; 44:13, 27-8, 30-2
Lester B. Pearson, aéroport international, aéronef n° 3, projet, examen des activités et des installations proposées, 46:22-4
Air Canada, 13:80-2; 18:43-4, 118; 38:59
Budget d'investissement 1987 (modifié), résumé du plan d'entreprise 1987-1991 et rapport annuel 1987, 61:14-7, 42-5
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique, 15:43
Autocar, transport, 15:58; 16:29; 23:54-6
Bié, 42:65, 68, 81
Burlington Northern, 25:45
Camionnage, 11:25; 13:32; 14:70, 75; 15:12-3; 16:29-32; 18:27, 66-7; 19:11-2, 80-2, 88, 98; 20:14; 21:40, 86-9, 145-6; 22:47-8; 24:13, 15-7; 25:81-2, 90; 26:22-5, 61-2, 116-7; 27:20, 76, 96, 104-6, 118, 140-2; 29:34-6, 173
Canadien National, 1:55-6; 12:37-8; 38:24-5
Budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:26, 28, 54-6, 71
Céréales, 3:16-7; 4:33-4; 20:29; 21:50-1; 42:20, 65-8, 79-81; 43:13-6; 62:24-5
Champion Forest Products Limited, 22:33
Charbon, 13:98-9; 62:23-4
CN Rail, 1:54-6, 71; 12:39, 66; 17:46; 20:30; 21:61-2; 35:109; 50:22-3
Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:31
CN Route, 1:26, 28
Cominco Chemicals and Fertilizers, 20:71
Comité, 1:39; 11:26; 13:48; 14:78, 81, 86; 16:9; 18:111; 19:10; 21:140, 146; 22:79, 83; 24:28; 26:96; 28:20, 30-1; 32:5-6, 19; 35:117; 40:41; 41:24; 44:10, 13-4, 49; 49:15; 56:10; 60:32
Séance d'organisation, 1:7, 13, 16
Commissio supérieure du transport du grain, 20:28-9
Commission canadienne des transports, 14:14
Commission canadienne du bié, 42:66
Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton (Folsy), recommandations, étude, 47:15, 18-20, 22, 25
Congrès du travail du Canada, 25:20
Council of Forest Industries of British Columbia, 18:43-4
CP Rail, 13:32-3; 29:100-17; 35:109

Société Air Canada. Voir plutôt Air Canada**Société canadienne des ports (SCP)**

Administration centrale, financement, contribution des sociétés portuaires affiliées, 8:29-30
 Auger, Jacques, ancien président directeur-général
 Démision, motifs, 7:21, 25; 8:14
 Relations avec le président du conseil d'administration, 7:24-5

Comité exécutif

Composition, 8:73

Voir aussi sous le titre susmentionné Conseil d'administration—Pouvoirs

Conseil d'administration

Fonctionnement, 8:72-3

Pouvoirs, délégation au comité exécutif, 8:51-2

Président. *Voir sous le titre susmentionné* Auger—

Relations: Huntingdon

de Bellevue, Denis, président directeur-général

Curriculum vitae, erreur de traduction, 8:69-72

Emploi à plein temps, 8:73

Entrée en fonction, date, 8:14

Pouvoirs, 8:72-3

Empiètement, allégations, 8:66-8, 70-1, 78

Voir aussi sous le titre susmentionné Huntingdon—

Relations

Fednav Limited, relations, 8:58

Huntingdon, hon. A.R., président du conseil d'administration

Emploi à temps partiel, 8:72

Entrée en fonction, date, 8:14, 50

Pouvoirs, 8:72

Relations avec le p.d.g. Denis de Bellevue, directives du ministre des Transports, etc., 8:74-6, 78-9

Lavalin Inc., contrats, octroi, conflits d'intérêts possibles, 8:65

Mandat, 8:6

Rapport annuel 1985, 7:5-56; 8:5-81; 9:4-29; 10:4-22

Représentants, témoignages. *Voir* Témoins

Sociétés portuaires affiliées

Bénéfices nets, 8:32

Nombre, 8:6-7

Propriété exclusive de la SCP, 8:31

Relations avec la SCP, 8:7, 80

Système, décentralisation, 8:6-7

Voir aussi sous le titre susmentionné Administration

Voir aussi Ponts—Jacques-Cartier—Services policiers;

Ports—Sécurité—Force constabulaire; Ridley, île, C.-B.,

Expéditeurs et Fednav; Ridley Terminals Inc.—Capital-

actions

Société canadienne des ports, Loi

Allusions, 7:24; 8:6, 51-2, 75-6

Société des fabricants de véhicules à moteur

Représentants, témoignages. *Voir* Témoins

Voir aussi Transports, projet de loi C-18

Société de Transport Maritime ACE Inc. Voir plutôt Atlantic

Connaînes Express Inc.

Société du port de Saint John

Pont du port, financement, non-participation, 44:34-5

Radiation de certaines dettes envers l'Etat, 44:34-5

Société du port de Saint John—Suite

Renouvellement future des installations, 44:35

Sociétés de la Couronne

Privatisation, 18:129

Congrès du travail du Canada, consultation, 25:23-4

Radiation de certaines dettes envers l'Etat, 44:32-4, 43

Voir aussi Accès à l'information, Loi; Transports;

Transports, projet de loi C-18

Soos Line Railroad. *Voir* Transports ferroviaires—

Déréglementation—Canadien Pacifique

Sorel, Qué. *Voir* Marine Industries

Soufre

Expéditions, transport ferroviaire

Statut de captivité, 19:23, 29

Tarifs, 19:29; 29:106

Voir aussi Charbon—Qualité; Sultran Ltd.—Usines

Souris, I.-P.-E. *Voir* Traversiers, services

Spur Aviation

Procédure judiciaire, comparution de Fred Turner à titre de

témoin pour la Couronne, etc., 37:24-5, 30

Voir aussi Turn-Air Ltd.—Dossiers

Stagers Rail Act. *Voir* Transports, projet de loi C-18—

Transports ferroviaires—Comparaison; Transports

ferroviaires—Etats-Unis

Stanbury, W.T. (Association des consommateurs du Canada)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 17:11-2, 19-22, 24-5, 27

Steeves, Gary (British Columbia Government Workers' Union)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 18:164-71

Stelco Inc.

Camionnage, recours, 15:26

Production, proportion exportée aux E.-U., 15:26

Transports ferroviaires, recours

Ventilation entre CN Rail et CP Rail, 15:25-6

Wabush, Qué., minéral de fer, transport par la ligne de la

Iron Ore Company of Canada (Québec North Shore &

Labrador Railway), 15:29-30

Représentants, témoignages. *Voir* Témoins

Voir aussi Québec Cartier Mining Company; Transports—

Déréglementation; Transports, projet de loi C-18;

Transports ferroviaires—Etats-Unis; Transports routiers,

projet de loi C-19

Stephenville, T.-N. *Voir* Aéroports—Secours-incendie—

Personnel; Air Atlantic; Air Canada—Liaisons intérieures;

CN Rail—Lignes—Abandon; CP Air—Liaisons

Stettler, Alb. *Voir* CN Rail—Lignes—Dinosaure

Stewart, Doug (Canadian Retail Shippers' Association)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 29:165-75

Stewart, Walter. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Report on

Business

Stikeman, H.H. *Voir* Ridley, île, C.-B., terminus de charbon,

construction et exploitation—Fednav—Marché

- Sénat**
Abolition, 25:24
Voit aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19; VIA Rail Canada Inc.—Commercialisation et Déficit
Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS). Voir Aéroports—Sécurité—Collaboration
- Sheffield, W.H.** (Stelco Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:25-6, 28-33
- Shortliffe, G.S.** (ministère des Transports)
Allusion à M. Shortliffe, antécédents, 62:5-6
Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:5-6, 9-11, 14, 17, 23-4, 27-9, 31, 33, 35-41, 43, 46-7, 49, 53-4, 59-61, 63-4, 70
- Shouse, Hank** (municipalité de Happy Valley—Goose Bay, Labrador)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:63-71
- SIDA.** Voir Transports ferroviaires
- Silverstone, Deana** (Iron Ore Company of Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:50, 56
- Simpson, Allan** (Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:107-10, 112-20
- Sinclair, Gordon** (Air Transport Association of Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:86-97
Transports aériens, dérèglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 41:5-20
- Sinclair, K.A.** (ministère des Transports)
Transports, budget principal 1988-1989, 60:13, 28-9, 31, 35-6, 39, 42
- Singapour.** Voir Air Canada—Liaisons internationales
- 60 Minutes.** émission. Voir Camionnage—États-Unis—Sécurité
- Skycrane.** hélicoptères. Voir Transports aériens—Navigabilité
- Slaughter, R.W.** (ministère des Transports)
Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:71
- Smith, Foster** (Truro and District Labour Council)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:111-8
- Smith, Ray.** Voir Transports ferroviaires—Dérèglementation—Canadien Pacifique
- Smiths Falls, Ont.** Voir Aéroports; VIA Rail Canada Inc.—Lignes—De CN Rail—Protection
- Soberman, Richard** (témoin à titre personnel)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:86-9
- Selby, Jim** (Fédération du travail de l'Alberta)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:89-101
- Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements*
Position, 51:38-41
Travailleurs unis des transports
Voit aussi sous le titre susmentionné Sécurité
Modifications corrélatives, 58:31
Transports, Loi nationale de 1987
Titre adopté, 59:81
39; 57:30; 59:41-2
Utilisation, contrôle, 52:12, 22-4; 54:11-2; 55:9-10, 14-6, 21, 39; 57:30; 59:41-2
Marchandises dangereuses, entreposage, 57:30-1
Droit d'accès, limites, 50:11
57:31; 59:42
Dommages-intérêts, paiement aux propriétaires, 50:11; 57:31; 59:42
Activités permises, 57:31
Terrains contigus aux installations ferroviaires
Technologies, innovations, 49:11
Renseignements concernant la sécurité
Voit aussi sous le titre susmentionné Mesures de sécurité;
Soutpesses, 58:35
Conformité, 57:14-5
Transports, Loi nationale de 1987
Sociétés ferroviaires, responsabilités, 55:7, 39-40, 45; 57:11
Projets d'études, subvention, 55:23-4
57:11-4
Priorité, 51:5; 55:16-8, 36-7, 48-50, 54; 56:28, 31-2, 35; Prévention, 47:25-7; 49:10
Population, éducation et information, 55:23-4
comparaison, 55:36-8, 50
Organismes étrangers américain et britannique, 55:36-8
Organisme autonome et indépendant d'administration, 55:40
Municipalités et gouvernements régionaux, droits, 55:40
55:36, 40, 43; 57:12-3; 58:30-1
Responsabilités, mandat et pouvoirs, 49:7-9; 50:27-8; 55:13-4, 42
Conflits d'intérêts, possibilité, 49:8, 17-20; 51:13-4; 57:18-9; 58:21-4
Ministre
Et sécurité publique, relations, 57:18-9; 58:21-4
Efficacité, relations, 56:31-3; 57:28
Dérèglementation, incidences, 49:8, 18-20; 51:4, 6; 55:13-4
Décisions, procédure d'appel, 55:37, 40-1, 46-8
55:17-9, 42; 57:11-3
détriment des considérations de sécurité, 50:67; 51:4-6; Considérations économiques, prise en compte au
Sécurité
Financement
Voit aussi sous le titre susmentionné Installations—
Aménagement, besoins, 49:25-7; 50:42; 55:8, 28, 32-3
Approbation ministérielle, 57:20; 58:27-9
55:71-4; 56:5-12, 14-26; 57:36-8; 59:46-55
51:9-12, 20-2, 25-7, 34-5, 39, 42, 47; 53:19-20, 24;
protection et divulgation, modalités, 47:9, 23-4; 50:60;
Renseignements médicaux et optométriques, confidentialité, ferroviaire, garde et conservation, 56:5, 10
Renseignements concernant la sécurité de l'exploitation

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105.....Suite

Infracteurs—Suite

Inculpation en vertu de certaines dispositions du Code

criminel des employés contrevenants, 51:19-20, 29,

33-4, 40, 42-3, 45-6, 49

Peines pécuniaires ou d'emprisonnement, application,

Sanctions disciplinaires, 51:29

Inspecteurs

Non contraignables dans une action civile, 49:22-5; 59:43-5

Pouvoirs, 50:10, 41, 47, 54-5, 63-4; 51:15, 39; 55:43-4;

56:29-31, 34-5; 57:32-3

Qualifications, 50:41, 45-7, 55, 63, 69; 55:43; 57:31-2

Inspection, modalités, 49:10-1, 34-5; 56:34-5

Installations ferroviaires

Altérations, Code criminel, dispositions, modification et

application, 50:12, 61-2

Construction ou modification, 50:9

Avis d'opposition, délai, 57:15

Conformité, 57:18; 58:15-20

Coûts, 57:22-3

Demande d'approbation ministérielle, 50:10, 59, 66;

51:38-9; 57:15-7

Dérégulation, ordres ministériels, 51:39; 57:36

Normes, 50:40-1; 57:11, 15; 58:14-5

Opposition infondée ou malveillante, 57:16-7

Plan quinquennal, 55:8, 28

Programme permanent, 55:7

Renseignements fournis au ministre et aux opposants,

57:17-8; 58:15

Travaux d'urgence, approbation après exécution,

Financement des améliorations sécuritaires (passages à

niveau, sauts-de-mouton et autres réalisations)

49:11-2, 25-9; 50:9, 11-2, 15, 42-3, 55; 52:7, 11-2,

15, 17-8, 22-6, 31; 54:10-1, 17; 55:7-9, 19-23, 27-9, 31-2;

PATU, formule, 55:8, 19-20, 29

Promoteur ou bénéficiaire, désaccord sur les obligations

de chacun, ONT, rôle d'arbitrage, 58:30-6

Terrains contigus

Libelle

Versions anglaise et française, différences, 59:34-7

Modifications, 57:9; 58:6-7, 21-4

Lignes

Abandon, 49:28; 50:53

Dépassement, 52:7-8, 10-12, 14-9, 21-2, 24-5, 27-8, 31-3;

Lois, règlements et ordonnances, modifications corrélatives

et dispositions transitoires, 47:24-5, 30; 50:61; 55:12-3;

57:22

Voit sous le titre susmentionné Alcoolisme—Code

criminel; Chemins de fer, Loi; Code canadien du

travail; Transports, Loi nationale de 1987

Mesures de sécurité

Marchandises, fouille, règle, 50:29-30, 41-2, 47-8, 51, 62,

69-70; 51:39

Voyageurs, fouille, règle, 50:11, 62, 69-70; 51:39; 57:39

Ministre

Opinion sur la qualité de la loi, 60:7

Pouvoirs, délégation, 56:29-31, 35-6; 57:35; 59:80-1

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105.....Suite

Ministre—Suite

Voit aussi sous le titre susmentionné Sécurité

M-TRAC

Position, 55:35-41

Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements

New Westminster, C.-B., municipalité

Position, 54:4-12

Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements

Objets, 49:7, 10; 50:12

Office national des transports (ONT)

Mandat et pouvoirs, 58:30-1, 33-4; 59:43

Voit aussi sous le titre susmentionné Installations—

Financement—Promoteur

Passages à niveau

Aménagement, 50:42

Approbation ministérielle, délai, 57:18

Barrières, 49:32-4

Coups de sifflet, 49:29-30

Obstruction, 49:29, 33-4; 55:13

Protection, 49:25, 27-8

Sous-titre, modification, 57:18

Voit aussi sous le titre susmentionné Installations—

Financement

Rapport à la Chambre, 59:3-10

Recommandation royale, portée, dépassement, 55:35

Regina, Sask., municipalité

Consultations, 52:13

Position, 52:6-13

Voit aussi sous le titre susmentionné Amendements;

Dépassement—Dispositions

Réglementation

Articles pertinents, 49:29

Autoréglementation, 51:41

Caducité, confirmation, délai, 50:61

Contrôle de la qualité du travail, mesures, 56:29-31, 34

Examen par le Comité, dispositions, suggestion, 59:77-9

Modification, 49:11, 20-4; 50:8; 54:11; 56:27

Avis postal, 50:60, 63

Organisme parajudiciaire, suggestion, 51:29

Propriétaires et locataires de matériel roulant, situation,

56:29, 31-2; 58:13-4

Publication dans la *Gazette du Canada*, 50:60; 57:28, 41;

59:72-6

Règles d'exploitation et d'entretien des installations et du

matériel ferroviaires de l'initiative des sociétés

ferroviaires

Approbation ministérielle, 51:5; 57:28

Consultations, 50:18-9, 59-60, 66; 51:8, 27-8, 51:36, 39,

43-4; 52:13, 29, 34; 54:20; 56:27-8 31-2; 57:28, 30;

59:41

Délai d'examen ministériel, 50:10-1, 21, 40, 59, 65; 57:29

Instructions supplémentaires, 50:11, 20-1; 57:29

Opposition, 57:28

Uniformisation et uniformité, 49:21-2; 50:34-5; 51:41;

Respect, 49:10-1, 34

Voler sécurité, voler économie et voler enquête, division,

49:7-8; 50:67; 55:7

Conflits d'intérêts, évitement, 49:7, 18-9

Réimpression, 59:81

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105.....*Suite*

Employés—*Suite*
Santé et sécurité au travail—*Suite*
Refus de travailler dans des conditions dangereuses, 50:19
Tension nerveuse ou stress relié aux tâches, impact sur la santé, 51:9; 53:24
Voir aussi sous le titre susmentionné Comité consultatif de la sécurité ferroviaire—Composition; Enquêtes—Déclarations
Énoncé de principe, inclusion, 50:59
Enquêtes
Déclarations des employés, confidentialité et divulgation, 50:12; 30-3; 57:39
Délai pour la tenue d'une enquête, 50:60; 57:39
Organisme spécifique, création, 49:8-9
Recommandations retenues d'enquêtes sur divers accidents ferroviaires, 47:32
Environnement
Dispositions, absence, 49:3-2
Voir aussi sous le titre susmentionné Exploitation; Herbes—Agents
Érude, 49:5-14; 17-35; 50:7-72; 51:4-49; 52:5-34; 53:4-41; 54:4-30; 55:5-89; 56:4-52; 57:4-46; 58:9-40; 59:24-83
À la Chambre, probabilité, 58:11-2
Audiences du Comité, tenue à Ottawa exclusivement, 54:14
Examens de la loi
Audiences publiques, tenue, 57:41
Comité, composition, 55:10-1
Modalités, 57:41; 59:79
Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires
Candidats aux postes, critères prétablables à l'embauche, 57:23
Environnement, impact, prise en considération, 59:29-31
Injonctions ministérielles, mise en oeuvre, 50:11, 42; 57:36
Interdiction d'usage ou d'exploitation, avis. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Avis
Normes, 57:23
Postes, classification, 59:32-3
Titulaires de postes
Licences nécessaires, 51:39; 41-2, 44-5
Normes de santé, de vision et d'ouïe, 57:27; 59:29, 53-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Réglementation—Règles
Fédération canadienne des maires et des municipalités
Position, 55:5-13
Voir aussi sous le titre susmentionné Amendements; Comité consultatif de la sécurité ferroviaire—Composition
Fraternité des ingénieurs de locomotives
Position, 53:4-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Amendements
Herbes ou plantes nuisibles, enlèvement, 55:12, 21; 57:43-4
Agents chimiques de destruction, environnement, protection, solutions de rechange, 59:37-41
Incendies allumés par du matériel ferroviaire, réclamation pour dommages, 54:12; 55:12; 57:42-3
Incompatibilité de certaines dispositions, 59:76-7
Infractions
Double sanction, 51:28; 53:19; 57:40

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105.....*Suite*

Comité consultatif de la sécurité ferroviaire—*Suite*
Composition—*Suite*
Fédération canadienne des maires et des municipalités, représentant, 55:16, 25-6, 29-30; 59:64
Groupes d'exploitants, expéditeurs, propriétaires de wagons, locataires, etc., représentants, 50:12; 51:8; 55:43; 56:29, 33
Groupes d'intérêt public, représentants, 49:30-1; 51:8, 40; 57:7; 59:64
Municipalités, représentants, 51:15-6; 52:13, 29-30; 54:12, 15; 55:10; 57:6-7
Nombre de membres, détermination, 57:6-7; 59:60-9
Pluralité, 55:40, 44, 50; 59:66-7
Sociétés ferroviaires, représentants, 49:30-1; 51:40; 55:40, 44, 52-3; 59:66-7
Création, 50:60
Décisions, teneur et suivi, 55:40, 43
Membre substitut, droit de vote, 50:12
Mission, 47:27-8; 49:22; 51:8, 38; 55:43; 57:16
Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire du comité des transports par chemin de fer de la CCT
Maintien, suggestion, 51:28
Mission, différenciation du comité consultatif créé par le projet, utilité encore actuelle, 51:6-9, 36
Comité des transports par chemin de fer de la CCT, rôle, rappel, 55:37, 42, 47
Commissaire à la sécurité, poste, création suggérée, pouvoirs, etc., 55:37-9, 42, 46-7
Consultations
Comité directeur, activités, participants, etc., 49:12-3, 50; 50:8, 58, 62, 69; 55:6, 10, 35; 56:10, 28
Petites sociétés ferroviaires, 50:58, 61-2
Processus, déroulement, appréciation, etc., 50:12, 14, 58; 54:13-4, 24-5; 55:29
CP Rail
Position, 50:38-44
Voir aussi sous le titre susmentionné Amendements
Débat de deuxième lecture, réponses à certaines questions, 49:5-6, 9-10, 14
Déclaration, renforcement, 57:11
Définitions
Véhicule à moteur, 53:9
Déplacement des lignes et croisements de chemin de fer, Loi, abrogation, etc., 52:6-15, 19-20, 26-7, 33; 54:9-10, 13, 17-8, 23; 55:11, 31, 33-4, 39; 57:6, 22, 42-3; 58:24, 26-7; 59:79-83
Comité, étude, suggestion, 52:6, 13
Dispositions transitoires, application, 59:80-1
Regina, Sask., municipalité, cas, 52:13-4, 17, 20, 31
Employés
Déclarations relatives aux objets visés par le projet de loi, 59:55-7
Santé et sécurité au travail
Amélioration, mesures, 53:34, 39
Menaces, 53:23-4, 29-30
Rapport médical, divulgation. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Renseignements médicaux

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105.....—Suite

Art. 1 réserve, 58:13; adopté, 59:81

Art. 2 et 3 adoptés, 58:13

Art. 4 adopté, 58:14

Am. (Gray, D.L.), 58:13; adopté, 14

Art. 5 et 6 adoptés, 58:14

Art. 7 adopté, 58:15

Am. (Gray, D.L.) adopté, 58:3, 15

Am. (Gray, D.L.) adopté, 58:4, 15

Art. 8 et 9 adoptés, 58:4, 15

Art. 10 adopté, 58:15

Am. (Belsher, R.) adopté, 58:4, 15

Art. 11 adopté, 58:5, 20

Am. (Gray, D.L.), 58:15-8; adopté, 19

Sous-am. (Benjamin, L.) 58:19; rejeté, 20

Art. 12 adopté, 58:25

Am. (Belsher, R.) irrecevable, 58:5, 22

Am. (Brighitwell, A.H.) adopté, 58:24

Art. 13 adopté, 58:29

Am. (Belsher, R.) 58:25-7

Partie a adoptée, 58:6, 27

Partie b irrecevable, 58:6, 27

Am. (Benjamin, L.) irrecevable, 58:7, 27

Art. 14 et 15 adoptés, 58:29

Art. 16 adopté, 58:31-5; adopté, 36

Am. (Belsher, R.) adopté, 58:7, 29

Am. (Benjamin, L.) adopté, 58:8, 30

Art. 17 adopté, 58:36

Art. 18, 58:36-9; 59:24; adopté, 33

Am. (Belsher, R.) adopté, 59:29

Am. (Benjamin, L.) 59:32; rejeté, 33

Art. 19 et 20 adoptés, 59:33

Art. 21 adopté, 59:37

Am. (Benjamin, L.), 59:33-6; rejeté, 37

Art. 22 et 23 adoptés, 59:12, 37

Art. 24 adopté, 59:42

Am. (Benjamin, L.) 58:41; rejeté, 42

Sous-am. (Robichaud, F.), 59:37-8; adopté, 41

Art. 25 adopté, 59:43

Art. 26 adopté, 59:43

Art. 27 adopté, 59:45

Am. adopté du consentement unanime, 59:13, 43

Art. 28 à 30 adoptés, 59:45

Art. 31 adopté, 59:46

Am. (Brighitwell, A.H.), 59:45; adopté, 46

Art. 32 à 34 adoptés, 59:46

Art. 35 adopté, 59:54

Am. (Belsher, R.) 59:15, 48; adopté, 16, 49, 53

Sous-am. (Robichaud, F.), 59:49-52; adopté, 59:15, 53

Am. (Benjamin, L.), 59:53; rejeté, 54

Art. 36 et 37 adoptés, 59:16, 54

Art. 38, nouvel art. (Benjamin, L.), 59:16, 55-6; rejeté, 16, 57

Art. 38 adopté, 59:16, 57

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105.....—Suite

Art. 39 et 40 adoptés, 59:57

Art. 41 adopté, 59:60

Am. adopté du consentement unanime, 59:16-7, 57-8

Am. (Clifford, T.), 59:58-9; adopté, 60

Sous-am. (Robichaud, F.), 59:58-9; adopté, 17, 60

Art. 42 et 43 adoptés, 59:60

Art. 44, 59:61-8; adopté, 18, 69

Am. (Gray, D.L.), 59:17-8, 68; adopté, 18, 69

Sous-am. (Benjamin, L.), 59:18, 61-3, 66; adopté, 18, 69

Am. (Gray, D.L.) irrecevable, 59:18, 69

Art. 45, nouvel art. (Benjamin, L.), 59:69-71; rejeté, 72

Art. 46 à 48 adoptés, 59:72

Art. 49, nouvel art. (Benjamin, L.), 59:19, 76; adopté, 20, 77

Sous-am. (Angus, I.) adopté, 59:19, 77

Art. 49 adopté, 59:79

Am. (Robichaud, F.), 57:72; adopté, 73

Am. (Robichaud, F.), 57:73-5; rejeté, 76

Art. 49 à 55, nouveaux art. (Benjamin, L.), 59:77; rejetés, 21,

79

Art. 50 adopté, 59:79

Am. (Robichaud, F.) rejeté, 59:79

Art. 51 à 111 adoptés, 59:79

Art. 112 adopté, 59:80

Am. (Clifford, T.), 59:79; adopté, 59:80

Art. 113 à 115, nouveaux art. (Taylor, G.) adoptés, 59:22, 80,

82-3

Art. 113 adopté, 59:81

Am. (Clifford, T.), 59:80; adopté, 81

Art. 114 adopté, 59:81

Association des manufacturiers canadiens

Position, 56:27-30

Association médicale canadienne

Position, 56:4-10

Voi aussi sous le titre susmentionné Amendements

Avis d'interdiction d'usage ou d'exploitation d'installations

et de matériel ferroviaires, mise en application,

modalités, 50:13-5, 26-9, 41, 47, 54, 60; 57:34-6, 40; 59:45-6

Cadres ou employés non syndiqués occupant des fonctions

d'ordre opérationnel, assujettissement, 51:47-8

Canadien National

Position, 50:7-12

Voi aussi sous le titre susmentionné Amendements

Chemins de fer, Loi, modifications corrélatives et

dispositions transitoires, 54:12; 57:43-4

Code canadien du travail, modifications corrélatives, 50:19;

57:41-2

Code criminel. Voi sous le titre susmentionné Alcoolisme;

Comité consultatif de la sécurité ferroviaire

Composition

Employés, représentants, 50:19-20, 53-4; 51:40; 55:51-2;

57:7, 40, 61-4, 66

Experts, représentation, 55:50-1

- Roberge, Jean** (Association des mines et métaux du Québec)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:44-51
- Roberts, Athol** (Association médicale canadienne)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 56:4-5, 11-5, 19-20, 22, 24-5
- Roberts Bank, C.-B., terminus de charbon**
Fording Coal Limited, contrat avec Westshore Terminals, 18:123, 125
- Voir aussi* Transports, projet de loi C-18
- Robichaud, Fernand** (L—Westmorland—Kent)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:21, 70-1
- Aéroports, 39:28, 35-7, 45-7; 40:27, 33; 41:8-9, 28; 62:29-32, 43-5
- Lester B. Pearson, aéroport international, aéronef n° 3, projet, examen des activités et des installations proposées, 46:25-6
- Air Canada, 13:84-5; 28:14; 60:19, 24
- Budget d'investissement 1987 (modifié), résumé du plan d'entreprise 1987-1991 et rapport annuel 1987, 61:7-10, 29-32, 46
- Algoma Central Railway, 50:67-8
- Bateaux de pêche, 38:61
- Bié, 42:70
- Camionnage, 15:9-10; 16:65-7; 17:73; 18:64, 86, 107-8; 19:52-3; 21:13; 28:125-6
- Canadien National, 39:8-10, 14
- Rapport annuel 1987, 63:19, 31-4
- Céréales, 20:25-6, 71
- CN Rail, 6:45-8; 8:35; 11:14-5, 35-6, 38; 12:50-1; 15:43; 16:11; 18:177-8; 21:12; 27-9, 31, 89-91, 130-2; 38:43-6; 40:40; 49:16-7; 60:16-7; 63:19, 31-3
- Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:24-6, 28-30, 35, 41-5
- Comité, 6:49; 11:14; 12:48; 16:65; 18:20, 124, 168; 19:40; 36:157; 40:41; 57:10
- Commission canadienne du blé, 42:70
- Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton (Foisy), recommandations, étude, 47:8, 23-4, 30-1
- Council of Forest Industries of British Columbia, 18:34
- Moncton, N.-B., 48:43-5
- Ports, 8:34-5; 11:36
- Procédure et Règlement, 18:20, 111; 21:78; 35:37-8; 36:182; 58:14; 63:5, 33-4
- Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 47:23-4; 49:30-2; 50:13-5, 56-7, 62-4, 67-70, 72; 51:24-5, 41-2; 52:19-21; 54:15; 56:14, 21-2, 30, 32-3, 46; 57:14, 17-8, 25-6, 33-4, 44-5; 58:9-11, 14, 19-21, 23-5, 28, 34, 38; 59:25-6, 29-30, 34, 36-9, 41, 49, 53-5, 58-61, 63-6, 79
- Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 8:34-5
- SYSCO, 11:36
- TerraTranspor, 6:47-8
- Transports, budget principal 1987-1988, 38:43-6, 52, 61
- 1988-1989, 60:12, 15-7, 19, 21, 24, 36-7
- Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:45-8
- Robichaud, Fernand**—*Suite*
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 12-5, 35-6, 38, 48-9; 12:49-51; 13:84-5; 15:9-11, 42-3, 72-3, 86; 16:11, 65-7, 82; 17:64, 73; 18:10-1, 20-1, 34, 39-40, 52, 58, 63-5, 75, 85-6, 107-8, 116-7, 133-5, 150-1, 156-7; 19:13, 28-9, 43, 52-3, 64, 72-3, 82, 99-100, 112, 117, 128; 20:16-8, 25-6, 41, 43-4, 53-4, 62-3, 65-6, 70, 76-7, 87-8, 107, 21:12-4, 38-9, 47-8, 55-6, 66, 78, 89-90, 98-9, 120, 123; 28:12-4, 27-9, 31, 57-8, 89-91, 103-4, 120-1, 125-6, 130-2, 137; 29:59-60, 73; 31:30-3, 32-9, 21, 23-6, 28-9, 33-4, 37, 49; 33:19-21; 35:32, 37-8, 40, 44-7, 75-6, 90, 137-8, 155, 170-2, 174, 181, 183, 185, 187-9; 36:62, 64, 79-80, 88, 90, 116, 182-3; 50:56-7
- Transports aériens, 13:84-5; 17:64; 19:82; 29:73; 39:45-6; 40:17-8; 41:29-30; 60:36-7, 57
- Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:28, 35-7, 45-7; 40:17-8, 27, 33; 41:8-9, 28-30
- Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:29-32, 43-5, 57, 59
- Transports ferroviaires, 15:42-3; 19:72-3; 21:56, 99; 47:8, 23-4; 54:15
- Travaux du Comité, 39:8-10, 14, 17-8; 57:44-5
- VIA Rail Canada Inc., 38:45-6; 50:72
- Rapport annuel 1987, 64:10, 12-3, 19, 34-5, 44
- Voie maritime du Saint-Laurent, 42:21
- Robichaud, Robert** (Conférence canadienne des teamsters)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:21-4, 28-32
- Roche, James** (VIA Rail Canada Inc.)
VIA Rail Canada Inc.
Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:12, 42, 55
- Rapport annuel 1987, 64:6, 17, 22, 24, 29, 31-2, 37, 40-2
- Rodney, terminus**—Saint-Jean, N.-B.
Rodocanachi, John (ministère des Transports)
Transports, budget principal 1987-1988, 38:69-77, 79, 95-6
- Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:20-2, 24-31, 36-41, 45, 47, 52-5
- Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:29-32, 40, 43-5, 54-7
- Rogers, col, C.-B.**—*Voir plutôt* Col Rogers
- Rosedale, Alb.**—*Voir* CP Rail—Lignes
- Roth, Clarence** (gouvernement de l'Alberta)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:6-13, 15-8, 20-2
- Rotheim, Marshall** (Société de Transport Maritime ACE Inc.; Luscar Limited; municipalité de Regina, Sask.)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 52:13-6, 19-33
- de loi C-19, 26:74-9; 29:157-9

- Ridley, Jle, C-B., terminus de charbon...—*Suite*
Ingénierie, travaux préliminaires effectués...—*Suite*
Appel d'offres, soumission, relation, 9:5-6, 18; 10:9-10
Début, date, 9:5
Esso Resources, Gulf et Manalta, sociétés, contribution financière, 9:10
Nécessité, 9:6, 18-9
Remboursement, 7:22-3, 34-6, 42-3, 47, 52; 9:7-10; 10:10-3
Sommes investies par Fednav Limited, 7:37; 10:5
Vous aussi sous le titre susmentionné Consortium—
Négociations
Morrison, Don, rôle, 7:31
Produits autres que le charbon, manutention, possibilités, 9:15, 21
Rentabilité, 8:64; 9:20-1; 10:18
Utilisation, clients, prospection, 10:7
- Ridley Terminals Inc. (RTI)
Capital-actions
Fednav Limited, pourcentage détenu, 9:28-9
Garvey, Bruce, participation personnelle, 9:29
Société canadienne des ports, pourcentage détenu, 8:31
Commercialisations, services rendus par Fednav Limited, honoraires, etc., 10:7, 21
Conseil d'administration
Composition, 9:23; 10:15
Fednav Limited, membres
Identité, 10:15
Rôle, 8:58
Réunions, fréquence, 9:23
Dividendes, versement, prévisions, 10:4-5, 18
Employés, nombre, 9:25-6
Garvey, Bruce, président directeur-général
Antécédents, 9:4, 17; 10:20
Emploi du temps, heures consacrées à RTI, réduction demandée, etc., 9:22-3, 25; 10:20-1
Entrée en fonction, date, 9:4-5, 17; 10:20
Liens avec Fednav Limited ou Federal Marine Terminals, 9:22-3; 10:20-1
Visite du terminus Ridley, fréquence, 9:25
Vous aussi sous le titre susmentionné Capital-actions
Gestion, contrat avec Fednav Limited, renonciation aux honoraires, 10:17-8
Masse salariale, 9:26
Pertes d'exploitation, 8:31-2; 9:19-20
Rentabilité, seuil, 9:15-6; 10:18
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Siège social, 9:25
Vous aussi Ridley, C-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Fednav
- Ridley, John (Federal Railroad Administration)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:118-24, 130-3, 135-44
- Ritchie, R.J. (CP Rail)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 13:9-19, 21-2, 25-6, 28-32, 36-9, 41, 43-5, 47, 49-50, 52-4; 29:100-9, 111-5
- Rivard, Guy (Chambre de commerce de Montréal)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:177-8
- Rachap, Jacques, note d'information du 29 janvier 1985 au ministre des Transports, 7:7, 19, 26, 47, 53; 8:14, 22; 9:28; 10:17
- Budget des dépenses 1984-1985, fonds inutilisés, obtention, occasion ratée par faute de temps, 8:15-22
Conseil d'administration de la RTI, position, 9:24
Coût, prévisions, etc., 7:7, 36; 8:17, 24, 53, 62-3; 9:24; 10:7; 38:63
Crosbie, hon. John, position, 8:26-7; 38:63
Dispositions contractuelles, 7:7, 19, 25, 50, 53-4; 8:24, 53, 60; 9:28; 10:6, 17, 19-20
Documents présentés au Cabinet ou au ministre des Transports, dates, etc., 8:35-55, 79
Experts financiers indépendants, étude, résolution du 2 décembre 1986 du conseil d'administration de la SCP, etc., 8:26-7, 46, 54, 56, 61-2; 10:15, 17
Gouvernement, position, 8:25-6
Huntington, hon. A.R., président du conseil d'administration de la SCP, position, 8:13-4, 18, 25, 56-8; 10:15-6; 38:62-3
Moraire de deux ans, décision en 1984 du conseil d'administration de la SCP, 23-4, 59-60; 10:6-7, 16
Négociations, 8:13, 23-4, 59-60; 10:6-7, 16
Soumission au Conseil du Trésor, présentation, opposition de Jacques Auger, etc., 7:19-21, 27; 8:14, 16, 22
Revenus et dépenses encourus par Fednav Limited, 10:21-2
- Garvey, Bruce
Participation, 9:4-5
Vous aussi sous le titre susmentionné Fednav—Marché
Gouvernement fédéral, participation, importance pour la réalisation du projet, 10:8
Historique, 7:7-10
Ingénierie, travaux préliminaires effectués par Swan Wooster pour le compte de Fednav Limited, 9:12
Acquisition, 7:9-10, 13-5, 23, 36, 49
Achèvement, date, 9:6

- Reid, Joe—Suite**
 Ridley Terminals Inc., 9:15-7
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 50:24-6; 51:28-30, 36; 53:11-5, 20, 30-2, 40; 55:75-7
 Société canadienne des chemins de fer, rapport annuel 1985, 7:13-4, 27-8, 39-43, 49, 54; 8:28-30; 9:15-8, 21
 Stora Forest Industries, 27:32-3
 TerraTranspor, 63:24-5
 Transports, budget principal 1987-1988, 38:79-83
 Transports, rapport annuel 1984-1985, 6:34-6
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 11:33-5; 12:31, 34-5, 48, 63-6; 13:34-9, 47, 86-7, 99-101; 15:14-7, 31-2, 48, 59-60, 63, 73-4, 85; 16:53-5; 17:17, 26, 33-4; 18:28-30, 54-6, 70-2, 126-7, 147-9; 19:19-20, 40, 46, 55-6; 20:26-8, 55-6, 72-3, 96, 109-11; 21:27-8, 100-2, 127-9; 22:33-6; 23:11, 22-3, 84; 24:48-50, 52; 25:15-8, 21, 65-8; 26:85-6; 27:20-1, 32-3, 40, 91-3, 106, 143-5; 28:18, 115-6, 122-3; 29:13-4, 46, 55-6, 92-4, 117, 153; 30:14-7, 42-3, 56; 31:28-9; 32:4-5, 24-5, 29-30, 32, 35, 37, 41-2, 45-6, 55-7; 33:26, 40, 45-6; 36:66, 84-5, 89-90, 106, 122, 132, 159, 166, 178-80, 182; 63:23
 Transports aériens, 11:32; 13:86-7; 16:53-5; 17:26; 21:101, 129; 23:23; 41:31
 Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:21; 40:24; 41:8-12, 14-5, 31-2
 Transports ferroviaires, 2:26-7; 4:16; 11:33; 12:31, 34; 13:34; 24:52; 25:65-6; 30:42; 35:75, 77
 Transports maritimes, 4:19-20
 Transports routiers, 20:110-1
 Travaux du Comité, 39:7-8, 15; 47:33
 Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:11, 14-5; 38:16-7, 20
 VIA Rail Canada Inc., 38:79-81
 Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:26-9, 50-3
 Voie maritime du Saint-Laurent, 3:9-11, 36-8, 40-1; 4:16-8, 20; 5:42; 6:5, 7; 29:153; 39:7-8, 15; 42:15-8, 29-31, 61-4, 75-7, 86; 43:9-10, 12, 21-5 47:33
 Wabush Mines, 29:13-4
 Welland, canal, 3:7-10
- Report on Business.** Voir VIA Rail Canada Inc.
- Reservec.** Voir Air Canada—Réservation
- Richards, K.** (Association des manufacturiers canadiens)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:69-71, 73, 75, 78
- Ridley, Nancy** (Congrès du travail du Canada)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:5-9, 12-3, 17-26, 30
 Ridley, ille, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation
 Budget fixé, respect, 7:10
 Capacité, 8:64; 9:21-2
 Clients autres que le Japon, approvisionnement, 9:15
 Concurrence de Federal Maritime Terminals, 9:25
 Conseil des ports nationaux
 Prise en charge exclusive, option, évaluation, etc., 7:13, 49, 52; 10:8
 Consortium Fednav Limited-Esso Resources-Gulf-Manalia
 Négociations, échec, etc., 7:8-9, 11-2, 27, 31-2, 39-44; 9:17; 10:18
 Ingénierie, travaux préliminaires effectués par Swan Wooster pour le compte de Fednav Limited, relation, 10:7-8
 Voir aussi sous le titre susmentionné Expéditeurs
 Coût total, 9:9
 Délais fixés, respect, 7:10
 Démarche initiale, 7:14
 Expéditeurs, sociétés Teck et Quintette
 Consortium Fednav Limited-Esso Resources-Gulf-Manalia, négociations, échec, relations, etc., 7:11-2, 32, 40-2, 44; 9:8, 11-2; 10:18-9
 Droit de veto sur la composition du consortium final, 7:12-3
 Société canadienne des ports, négociations, 7:31-3, 42, 49
 Voir aussi sous le titre susmentionné Expéditions—
 Accord
 Expéditions de charbon au Japon
 Accord de livraison entre les Japonais et les expéditeurs, les sociétés Teck et Quintette
 Négociations, 7:46, 52
 Signature, date, 7:12-4
 Tonnage garanti par les Japonais, 9:16-7, 19
 Délai de livraison, pénalité, clause contractuelle, 9:15
 Transit, droit de 3 \$ la tonne, 7:9, 44-6; 8:63; 9:12
 Etablissement, responsabilité, etc., 7:10-1; 8:13, 63-4
 Rentabilité du projet, relation, 7:45; 9:14, 22; 10:4-5, 8
 de Ridley Terminals Inc. (RTI)
 Capitalisation, apport des partenaires, 7:45; 10:5, 17-8
 Conflits d'intérêts, 8:64-5
 Conseil du Trésor
 Évaluation, 7:52-3
 Voir aussi sous le titre susmentionné Fednav—Marché:
 Fednav—Rachet—Soumission
 Constitution en société, 9:10, 17
 Contrat pluri que participation, option, négociations, etc., 9:12-4; 10:12-3
 Dette, refinancement, 8:31
 Échéancier, respect, relation, 9:11-2
 Expertise de Fednav Limited, facteur, 7:36-7, 52, 55; 8:25, 58
 Gestion, responsabilité, aspect, 7:27-8
 Marché, conclusion, négociations, etc., 7:9-10, 12, 33-4, 49; 10:18-9
 Bien-fondé du marché, 7:17-8
 Circonstances économiques, 7:9, 16-7

- Quénord Inc.—Suite**
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—États-Unis
- Quesnel, C.-B.** *Voir* Pacific Western Airlines Corporation—Liaisons
- Quintette**, société. *Voir* Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Expéditeurs
- Radars.** *Voir* Transports aériens—Circulation
- Rae, G.L.** (Council of Forest Industries of British Columbia) Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:16, 22, 26, 31, 33
- Railway Labour Association.** *Voir* *pluriel* Association des syndicats de cheminots canadiens
- Ramm, Gordon** (Board of Trade of Metropolitan Toronto) Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:56-8, 60-2
- Ranger, Louis** (ministère des Transports) Transports, budget principal 1988-1989, 60:27
- Rapports à la Chambre**
 Premier (C-18, Transports), 36:3-23
 Deuxième (C-19, Transports routiers), 36:24-8
 Troisième (aéroports, propriété et gestion; compagnies aériennes, privatisation; sécurité et sûreté aériennes; transports ferroviaires des voyageurs), 45:3-31
 Quatrième (C-105, Sécurité ferroviaire), 59:3-10
 Cinquième (Alcoolisme et toxicomanie, dépistage et programme d'aide aux employés des transports ferroviaires, établissement), 60:3
- Recherche et sauvetage**
 Efficacité, appréciation, 44:71
 Grands lacs, aval, secteur, incident, 44:70
 Responsabilités, partage, 44:69-70
 Secrétariat national, rôle, 44:70
 Services aériens, ministère de la Défense nationale, responsabilités, 44:70
 Services maritimes
 Collaboration entre le ministère des Transports et le ministère de la Défense nationale, 6:14
 Garde côtière canadienne, personnel, unités, etc., 6:14-5; 44:71
- Redblock**, opération. *Voir* CSX Rail Transport—Alcoolisme—Opération
- Réforme fiscale.** *Voir* Impôt sur le revenu
- Regan, Donald** (Canadian Railway Supply Industry) Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:75-6, 80, 83-4, 86-9; 29:162-5
- Regina, Sask.**
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105
 Lignes: VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs—Wagons-lits et Transport
- Règle «G».** *Voir* Transports ferroviaires—Alcoolisme
- Ridley, île, C.-B.**, terminus de charbon, construction et exploitation, 7:13-4, 27-8, 39-43, 49, 54; 9:15-8, 21
 Procès-verbaux et témoignages, 2:24
 182; 38:16-7, 20; 42:47-8; 63:34
- Procédure et Règlement.** 2:18; 8:42, 8:47; 18:95; 21:79; 36:179-80, Potasse, 29:94
- Ports.** 8:28-30
- Pomme de terre, industrie de l'.** P.-E., 28:115-6
- Pilotage maritime.** 5:29, 38-9, 42-3
- Pâtes et papiers, industrie.** 22:34-5; 27:33
- Minoterie, industrie.** 15:73
- General Motors du Canada.** 24:49
- Fording Coal Limited.** 18:126
- Fédération canadienne des maires et des municipalités.** 40:24
- CSX Rail Transport.** 55:7-7
- CP Rail.** 13:35-6, 47; 42:11
- Council of Forest Industries of British Columbia.** 18:28
- Construction navale.** 38:81-3
 (Folsy), recommandations, étude, 47:33
- Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton**
 Commission canadienne du blé, 42:59-60, 62-3
 37-9; 38:101; 41:31
- Comité.** 3:35-6; 7:44; 16:11; 18:95; 20:96; 22:84; 24:28; 32:4-5; CNCP Télécommunications, 63:25
- CN Rail.** 2:29; 28:122; 50:24; 63:24
- C-I-L Inc.** 30:14-6
- Charbon.** 4:21; 13:99-100; 29:93-4
- Céréales.** 4:17-9, 34; 20:27; 42:15-6, 32-3, 61-2, 77-9, 86-8; 43:21
- Central Western Railway.** 63:23-4
- Rapport annuel 1987.** 63:22-5, 28, 34
- Canadien National.** 6:34-5; 39:15; 63:25
 27:91-3, 143-4; 30:42-3
- Camionnage.** 11:32; 15:17; 18:71-2; 19:19-20; 21:101; 25:18, 65; Burlington Northern, 13:36; 25:66-7
- British Columbia Motor Transport Association.** 18:70-1
- Brise-glace.** 6:36
- Bié.** 42:76-7
- Automobile, industrie.** 24:48-9; 25:15
- Austin Airways.** 15:59
- Association charbonnière canadienne.** 13:99
- Alberta Gas Chemicals.** 19:40
- C-129.** 61:22
- Air Canada.** participation publique au capital, projet de loi 38-40
- Budget d'investissement 1987** (modifié), résumé du plan d'entreprise 1987-1991 et rapport annuel 1987, 61:22-5, 34
- Air Canada.** 6:34
 proposées, 46:27
 projet, examen des activités et des installations
- Lester B. Pearson.** aéroport international, aéronef n° 3, 40
 Aéroports, 6:35-6; 38:79; 41:9-12, 14-5, 19, 31-2; 61:40
 1985, 5:29
- Administration de pilotage des Laurentides.** rapport annuel 1985, 5:37-43, 48
- Administration de pilotage des Grands Lacs.** Ltée, rapport 86-8; 43:9-10, 12, 21-5
 4:16-21, 34, 40; 42:11, 15-8, 29-33, 39, 58-64, 75-9, Rapport annuel 1985-1986, 3:7-11, 21, 32, 36-8, 40-2; Plan d'entreprise 1986-1991, 3:7-11, 21, 32, 36-8, 40-2
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent** (PC—St. Catharines)
- Reid, Joe** (PC—St. Catharines)

- Procédure et Règlement—Suite**
Documents—Suite
Ministre, parole mise en doute, 35:102, 110
Motion, prise en considération, 63:33-4
Nominations par décret, examen, renonciation, 44:6; 47:5, 18; 60:31-2
Personnes mentionnées au cours des délibérations, identification, 8:18-22
Portée du débat, 3:29-30; 5:10-1, 48; 11:16-7; 12:55-6; 13:71, 102-4; 14:9-10, 17, 20-1; 15:27-8; 41:2, 48; 17:12, 15, 21, 27, 54, 57-8; 60-1; 18:9, 80, 111, 113, 138; 21:83, 89, 143; 22:14-5; 26:66; 27:61, 69; 28:28-31; 37:30; 44:22-3; 60:41-2
Président
Comportement, 16:8; 17:17; 19:106
Interruption des témoins, 18:20
Vote prépondérant, 35:48
Projets de loi
Amendements
Contraire au principe même du projet de loi, 35:33, 76
De fond à un article d'interprétation, 35:43-4, 169;
58:13-4, 20
Modifiant un intertitre dans un projet de loi, 36:61, 143; 58:21-4
Modifiant une loi autre que le projet de loi à l'étude, 36:129-32, 134, 137, 145
Outrepassant la recommandation royale, 35:37-40, 42-3, 51-2, 64-70, 73; 36:100; 58:25-7; 59:68-9
Recevabilité mise en doute, décision différée, 36:70-2; 58:9
Restreignant l'objectif du projet de loi, 35:27-8
Visant la suppression d'un article, 35:63, 179; 36:126
Visant l'insertion ou la suppression de mots à un même endroit, ordre de préséance, 35:28-9
Article adopté, remise en discussion du consentement unanime, 36:69; 58:5
Etude
Article par article
Dispositions non controversées d'abord, proposition, 33:10-2
Modalités, 58:10-1, 27-8
Retour du consentement unanime, 59:82
Simultanée, 11:5
Nouvel article, insertion, répercussions sur la numérotation des articles subséquents, etc., 36:179-80, 182
Question de Règlement, débat pluriel qu'un rappel, 21:34
Question en instance devant les tribunaux, règle *sub judice*, respect, 38:7, 10-21
Recommandation royale, modification, modalités, 58:26-7
Témoins
Audition, interruption en raison de l'absence d'un représentant de l'opposition, 63:34-5
Obligation de répondre aux questions, 8:45
Réponse à des questions financières de nature confidentielle, 1:65
Représentant des organismes différents, présence à la table en même temps, 42:47-8
Témoignages par oui-dire, 38:6-8, 20
Témoignages
Procès-verbaux et témoignages
Impression, 1:8-9; 2:23-4
- Produits alimentaires, fabrication, industrie**
Chiffre d'affaires, 22:40
Expéditions, transport
Camionnage, recours, proportion, etc., 22:40, 44, 48
Coûts, 22:40
Produits chimiques, industrie
Sécurité, relation avec la productivité, etc., 19:113
Transports
Coûts, répercussions sur les prix, etc., 14:54
Par camion, importance, 14:56
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
PROMIS. Voir Air Canada—Entretien—Gestion
Proulx, P. (ministère des Transports)
Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:27-9, 38-9, 41-3, 65
Provident Fund. Voir Canadien National—Pensions
Public Affairs Management. Voir Coalition of Concerned Shippers
QNS&L. Voir Quebec North Shore & Labrador Railway
Quail, R.A. (ministère des Transports)
Transports, budget
Principal 1987-1988, 38:81-3, 93-4, 99-100
Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:69-71
Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:6-9, 61-3
Québec, gouvernement. Voir Les entreprises ferroviaires du Canada; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Québec, Qué. Voir Air Canada—Sécurité; Cité Express—Liaisons intérieures; Transports aériens—Sécurité
Quebec Cartier Mining Company
Stelco Inc., relations, 29:12
Wabush Mines, relations, 29:12
Quebec North Shore & Labrador Railway Company (QNS&L). Voir Stelco Inc.—Transports—Wabush; Transports, projet de loi C-18—Médiation—Arbitrage et Transports ferroviaires; Wabush Mines—Minéral
Québecair
Acquisition par Nordair Métro, mises à pied subséquentes, 22:9; 23:14
Emploies, mises à pied, 15:40; 25:16, 27
Voir aussi Pacific Western Airlines Corporation—Contrôle
Quénoir Inc.
Activités, description, 30:52
Chiffre d'affaires, proportion destinée à l'exportation, 30:52
Expéditions, transport
Camionnage, recours, 30:57
Coûts, 30:52
Ferroviaire, 30:54
Sociétés ferroviaires américaines, relations, tarifs payés, etc., 30:55-8
Tarifs internationaux, problèmes, 30:53-4, 57-8
Par voie d'eau, 30:57
Représentants, témoignages. Voir Témoins

Président (décisions et déclarations)—*Suite*

Procédure et Règlement—*Suite*
 Documents—*Suite*
 En anglais seulement, dépôt, refus, 3:5; 49:16-7
 Source, identification, 18:95
 Ministère, parole mise en doute, 35:102
 Motion, prise en considération, impossible en l'absence du quorum, 63:33-4
 Nominations par décret, examen, renonciation, 47:18; 60:31-2
 Personnes mentionnées au cours des délibérations, identification non nécessaire, 8:20-1
 Portée du débat, 3:29-30; 5:10-1; 48; 11:16-7; 12:55-6; 13:71, 102-4; 14:9-10, 17, 20-1; 15:27-8; 41-2, 48; 17:15, 21, 27, 54, 57-8; 60:1; 18:9, 80, 111, 113, 138; 21:83, 89, 143; 22:14-5; 26:66; 27:61, 69, 74; 28:28-9; 37:30; 44:22-3; 60:41-2
 Projets de loi
 Amendements
 Contraire au principe même du projet de loi, irrecevable, 35:33
 De fond à un article d'interprétation, recevabilité, 35:43-4; 169; 58:13-4, 20
 Modifiant un intertitre dans un projet de loi, irrecevables, 36:61, 143; 58:22-4
 Modifiant une loi autre que le projet de loi à l'étude, irrecevables, 36:129-32, 134, 137, 145
 Outrepassant la recommandation royale, irrecevables, 35:37-40, 51-2, 64-70, 73; 36:100; 58:25-7; 59:68-9
 Recevabilité, mise en doute, décision différée, 36:70-2; 58:9
 Restreignant l'objectif premier du projet de loi, recevabilité mise en doute, 35:27
 Visant la suppression d'un article, irrecevables, 35:63, 179; 36:126
 Visant l'insertion ou la suppression de mots à un même endroit, ordre de préséance, 35:28-9
 Article adopté, remise en discussion, recevable du consentement unanime, 36:69; 58:5

Article par article
 Modalités, 58:10-1, 27-8
 Retour du consentement unanime, 59:82
 Simultanée de deux projets de loi, 11:5
 Nouvel article, insertion, répercussions sur la numérotation des articles subséquents, 36:179, 182
 Question de Règlement, débat plutôt qu'un rappel, irrecevable, 21:34
 Recommandation royale, modification, modalités, 58:26-7
 Témoins
 Audition, interruption en raison de l'absence d'un représentant de l'opposition, 63:34-5
 Obligation de répondre aux questions, 8:45
 Réponse à des questions financières de nature confidentielle, libérée, 1:65
 Représentant des organismes différents, présence à la table en même temps, 42:47-8
 Voie prépondérante du président, 35:48

Price Waterhouse and Associates. Voir Transports—Déréglementation—Ile-du-Prince-Édouard; Transports, projet de loi C-18—Ile-du-Prince-Édouard—Économie

Priddy, Dick (CSX Rail Transport)
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 55:55-6, 89
Prince George, C.-B. Voir Aéroports—Secours-incendie; Transports aériens—Liaisons intérieures
Prince George and District Labour Council
 Représentants, témoignages. Voir Témoins
 Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Prince Rupert, C.-B. Voir Céréales—Transports ferroviaire—Vers Prince Rupert; CN Rail—Voyageurs; Ports
Pringie, John (ministère des Transports)
 Transports, budget principal 1988-1989, 60:37-8
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 32:49-55; 33:28, 43; 36:161, 165-9, 173, 176-8, 180-2
 Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:26
Privatisation
 Allusions, 14:100; 16:12; 18:8, 109; 26:56
 Voir aussi Aéroports; Air Canada; Canadien National; Conrail; Pacific Western Airlines Corporation; Sociétés de la Couronne; Transports—Sociétés de la Couronne
Probst, Lou (Fabricants canadiens de produits alimentaires)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:40-1, 43-8
Procédure et Règlement
 Comité, questions relatives à l'organisation et au fonctionnement. Voir plutôt Comité
 Délibérations, poursuite malgré la sonnerie d'appel à la Chambre, 63:4-5
 Députés
 Adjoints
 Consultations, 21:76, 78-9
 Présence à la table, 6:8
 Non membres du Comité, participation aux séances, 1:30-1
 Questions
 Doivent être posées aux témoins compétents, 7:37, 48; 8:47
 Partisanes, 17:61-2, 68-9
 Portant sur des cas individuels, 2:18
 Posées à partir de documents dont l'authenticité n'est pas établie, 8:36-42, 78; 44:57-9
 Recevabilité, 8:57
 Relatives aux conseils dispensés à un ministre, 8:44, 46-7
 Documents
 Authenticités. Voir sous le titre *susmentionné* Députés—Questions—Posées
 Distribution
 En anglais seulement, 1:29-32; 2:22-3; 38:9
 Dans les deux langues officielles, 1:30-2; 3:5; 12:70-1
 En anglais seulement, dépôt, refus, 3:5; 49:16-7
 Ministère, déclaration préliminaire, intégration au compte rendu, 6:12-3
 Personnels d'un citoyen, divulgation, autorisation préalable, 38:10
 Secrets, discussion en séance publique plutôt qu'en séance à huis clos, 8:37, 40

Porc
Exportations aux E.-U., interdiction par certains états, 21:16
Port Colborne, Ont. Voir Ports
Port Weller Dry Dock. Voir Brise-glace—John A. Macdonald

Ports
Churchill, Man., 8:32; 42:14-5
CN Rail, entrée de la voie ferrée, dépenses, 8:33
Maintien en activité dans l'intérêt national, 8:33-5; 11:36-7
Viabilité, 8:30; 33-5; 33:24
Brise-glace polaire de classe 8, construction, relation, 8:34
Droits, augmentations proposées pour 1988, consultations, etc., 38:99-100
Halifax, N.-E., trafic de conteneurs, etc., 27:129
Pointe-Noire, Qué., installations, justification économique, etc., 8:10-3
Port Colborne, Ont., éleveur à grain, rentabilité, 8:30-1
Prince Rupert, C.-B.
Bénéfices nets, 8:32
Ridley, île, terminus. *Voir plutôt* Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation
Saint-Jean, N.-B.
Dette, rééchelonnement, etc., 8:28-9
Rodney, terminus, problème des faillites dans les pilotes, 7:28-9
Statut de société portuaire locale, obtention, critères, 8:28-9
Sécurité
Autres forces policières, compétences, 8:66
Force constabulaire de la SCP
Compétence et efficacité, accroissement par la formation et le recrutement, 8:8
Infractions
Diminution, facteurs, 8:8-9
Statistiques, rapport demandé, etc., 8:8-10
Réputation, 8:9
Vancouver, C.-B.
Conteneurs, manutention, capacité, 8:27
Marchandises dangereuses, transport, 8:27-8
Surstarie, frais, facturation aux producteurs de céréales, 42:65-6
Voir aussi Céréales—Transport ferroviaire; Transports, projet de loi C-18—Transports ferroviaires—Accès; Transports ferroviaires—Déréglementation

Ports, Société canadienne. Voir plutôt Société canadienne des ports

Ports et installations de ports publics, Loi
Allusion, 29:179

Postes, services. Voir VIA Rail Canada Inc.
Potash Corporation of Saskatchewan
Activités, description, 20:84
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
Potasse
Exportations
Aux États-Unis, droits compensateurs, imposition proposée par les E.-U., 25:25

Potasse—Suite
Exportations—*Suite*
Concurrence internationale, 17:35-6; 25:25
Statistiques, 17:30
Transport, trajets suivis, 17:30-1; 29:94
Marché international, situation, 16:78-80
Prix, 16:79-81; 17:32; 29:106, 113
Production, proportion écoulee au Canada, 17:30
Tarifs à l'étranger, déréglementation, 16:78
Transport, 25:25
Coût, 16:17
Ferroviaire
Sociétés ferroviaires canadiennes et américaines, part du marché, 17:33
Tarifs, 29:94; 106, 113
Modes utilisés, 17:29
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Exportations
Ventes à l'étranger, diminution, 16:79
Saint-Laurent
Voir aussi CN Rail; Voie maritime du Saint-Laurent
Potato Marketing Council of Prince Edward Island
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Pomme de terre, industrie de l'Île-du-Prince-Édouard—Production; Transports, projet de loi C-18
Powell, J.A. (Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:26-8, 32, 34-7, 39
Prairie Mail Limited
Activités, description, 20:89
Expéditions, transport ferroviaire, 20:90
Wagons spéciaux, investissements, etc., 20:90-1, 96-7; 33:13
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
Presber, Alfred (Prairie Mail Limited)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:88-96
Président (décisions et déclarations)
Procédure et Règlement
Délégations, poursuite malgré la sonnerie d'appel à la Chambre du consentement unanime, 63:4-5
Députés
Adjoints
Consultations, 21:76, 78
Présence à la table, interdiction, 6:8
Non membres du Comité, participation aux séances, 1:30-1
Questions
Doivent être posées aux témoins compétents, 7:37, 48; 8:47
Posées à partir de documents dont l'authenticité n'est pas établie, 8:36-42, 78; 44:57-9
Relatives aux conseils dispensés à un ministre, irrecevables, 8:44, 46-7
Documents
Distribution
Dans les deux langues officielles, 1:30-2; 3:5; 12:70-1
En anglais seulement, rappel des exemplaires, 1:29-30

- Petrovitch, Neil** (gouvernement de la Saskatchewan)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:104-9
- Phares**
Côte ouest, enquête indépendante par Paul LeBlond, 38:56-7
Phillips, Carl (Société des fabricants de véhicules à moteur)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 24:42-5, 47-8
- Pickering, aéroport international, projet. Voir Aéroports**
- Pilotage, Loi. Voir Transports, projet de loi C-18**
- Pilotage maritime**
Baie d'Hudson, services, 5:47
Canso, N.-E., service, contrat octroyé à East Coast Marine
Services par l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 38:93-4
Commission canadienne des transports
Etude, 5:8, 16-7, 24, 43-4
Voit aussi sous le titre susmentionné Droits—Laurentides
Coût moyen par affectation
Atlantique, zone, 5:17
Grands lacs, zone, 5:17
Laurentides, zone, 5:13-7, 24
- Coûts**
Grands lacs, zone, 5:6-8, 27-8, 32
Laurentides, zone, 5:6-8, 27-8, 32
Les Escoumains-Grands lacs, 5:7, 43-4
Voie maritime du Saint-Laurent, trafic, relation, 5:42
Demande, diminution, relation avec la baisse du trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 5:8-11
Droits
Laurentides, zone, augmentation, 4:13
Commission canadienne des transports, enquête, appels, etc., 5:6, 12, 18-9, 35
Laurentides, zone
Contrats de service, 5:9, 15
Hiver, période, raccourcissement, 5:31, 33
Voit aussi sous le titre susmentionné Coût moyen par affectation; Coûts; Droits
Obligatoire, 4:13-4, 36-8; 43:19
Coûts pour l'industrie, 4:13, 36-7
Examen proposé, 4:14, 38
Exemption
Certificats, émission, exigences, etc., 4:13, 37-8; 5:28-30, 38-9; 42:27-8
Durée du passage, relation, 42:28-9
Navires, dimensions limites, 5:28-9, 35
Misener Steamships, affaire portée devant la Cour fédérale, 5:45
Responsabilité du navire, aspect, 5:42-3
- Pipe-line du Nord, Administration. Voir plutôt Administration**
du pipe-line du Nord
- Pipelines**
Position concurrentielle face aux autres modes de transport, 12:68-9
Voit aussi Novacor Chemicals Ltd.—Expéditions; Transports, projet de loi C-18
- Pluies acides**
Accord entre les États-Unis et le Mexique, 14:114
Voit aussi Charbon—Qualité—Soufre
- Pointe-Noire, Qué. Voir Ports**
- Pointe Saint-Charles, Qué. Voir CN Rail**
- Policy Review. Voir Transports—États-Unis**
- Pomme de terre, industrie de l'Île-du-Prince-Édouard**
Expéditions, transport
Entreposage, installations du ministère des Transports, utilisation, frais, 38:99-100
Modes utilisés, répartition, 28:111-2, 114, 116
Prix, proportion, 28:107, 115
Subventions reçues en vertu de la Loi sur la subvention du transport des marchandises dans la région atlantique, 28:115
- Établissement, 28:116-7**
Voit aussi sous le titre susmentionné Expéditions
Production
Potato Marketing Council of Prince Edward Island, proportion contrôlée, 28:113
Statistiques, 28:107
Voit aussi CN Rail—Lignes—Abandon
- Ponts**
Champlain (Montréal, Qué.)
Administration, responsabilité, 3:18-9; 43:17
Transfert aux autorités municipales ou provinciales, 43:17
Péages, perception, etc., 3:19-21; 43:17
Vente au gouvernement du Québec, proposition, 3:20
Jacques-Cartier (Montréal, Qué.)
Administration, responsabilité, 3:18-9; 8:8; 43:17
Transfert aux autorités municipales ou provinciales, 43:17
- Péages**
Abolition, 43:17
Perception, 3:19
Réparations, 8:7-8
Services policiers, responsabilité de la SCP, 8:8
Vente au gouvernement du Québec, proposition, 3:20
- Péages**
Alberta, absence, 3:19
Colombie-Britannique, 3:19-20
Voit aussi sous le titre susmentionné Champlain; Jacques-Cartier
- Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée**
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, relation, 3:18-20

- Pâtes et papiers, industrie—Suite**
Voir aussi Transports ferroviaires—États-Unis—Contrats
- Pathy, Lawrence** (Fednav Limited)
 Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 10:4-22
- PATU**. *Voir* Transport urbain, services, aide, programme
- Peace River, C.-B.** *Voir* Céréales—Transport ferroviaire—Remise
- Pearson, Phil** (gouvernement de la Saskatchewan)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:108-9
- Pearson, aéropont international**. *Voir* Aéroports—Lester B. Pearson
- Pearson Shipping**
 Faillite, 5:26
- Peat, Marwick & Partners**
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—États-Unis—Répercussions
- Pegasus**. *Voir* CP Air—Réservation
- Pêche, bateaux**. *Voir* Bateaux de pêche
- Pelletier, Louise** (Association du camionnage du Québec Inc.)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:27-9, 31, 36-7
- Pem-Air Limited**
 Création, date, 15:57
 Flotte
 Composition actuelle, 15:49
 Croissance depuis la création de la société, 15:57, 60
 Liaisons aériennes, description, 15:54
 Population desservie, 15:58, 60
 Services offerts, 15:52, 57-8
 Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Penner, Jim** (Winnipeg Labour Council)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:71-2
- Pennsylvania Central**
 Faillite, 13:42; 25:59; 29:124
- Penticton, C.-B.** *Voir* Transports aériens—Liaisons intérieures
- People Express**
 Acquisition par Texas Air, répercussions sur les tarifs, 23:53-4
 Allusions, 14:93; 17:25; 18:38, 103, 149, 151; 20:49; 21:138
- Pequenaza, Ed** (Association canadienne des opérateurs de chars en commun Inc.)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:35-44
- Perry, Sandra** (St. John's and District Labour Council)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:52-9, 61-2
- Pétrole, industrie**
 Sécurité, article du *Globe and Mail*, 19:116
- Pacifi c Western Airlines Corporation—Suite**
 Liaisons intérieures—Suite
 Manitoba, région du Nord, services, 21:73
 Moncton, N.-B., service, suspension, 16:57
 Nord canadien, 16:49-50; 18:135
 Ontario, services de court courrier, 23:26
 Ottawa, Ont., services, 18:44
 Quesnel, C.-B., service, suspension, 18:12, 173
 Services éliminés, 16:52
 Thompson, Man., 23:73
 Whitehorse, Yukon, service, suspension, 16:57; 18:46
 Williams Lake, C.-B., service, suspension, 18:173
 Privatisation, 16:86; 19:21-2; 20:109; 21:36
 Régions éloignées, assistance aux organismes bénévoles, etc., 16:53
- Répas, service, qualité**, 18:42
- Représentant, témoignage**. *Voir* Témoins
Voir aussi CP Air—Acquisition; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Accidents—Calgary et Avions—Acquisition
- Rappalardo, Victor** (Cité Express)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 23:24-38
- Park, T.J.A.** (Alberta Gas Chemicals)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:38-9
- Parmenter, Lynn** (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:76-83, 111
- Parry, John** (NPD—Kenora—Rainy River)
 Algoma Central Railway, 50:68
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 50:68, 70-1
 Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:42-3
 Transports aériens, 6:42-3
 VIA Rail Canada Inc., 50:70-1
- Parsons, W.A.** (Fédération du travail de Terre-Neuve et du Labrador)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:89-95
- Parti libéral du Nouveau-Brunswick**. *Voir plutôt* Nouveau-Brunswick, Parti libéral
- Passages à niveau**. *Voir* CN Rail; Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105; Transports ferroviaires
- Patenaude, J.** (VIA Rail Canada Inc.)
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 50:70
- Pâtes et papiers, industrie**
 Emplois engendrés, 22:21
 Expéditions, transport
 Aux E.-U., recours aux sociétés ferroviaires américaines, 22:37-9; 27:53-4
 Coûts, 22:21, 30, 35; 27:33
 Modes utilisés, 22:35
 Exportations, 22:21
 Dollar canadien, taux de change, relation, 22:31
 Production, croissance, prévisions, etc., 22:22, 36
 Taille, comparaison avec les E.-U., 22:21-2

Association internationale des machinistes et des travailleurs

Ouellet, hon. André—Suite

de l'aérospatiale, 29:23
Bureau canadien de la sécurité aérienne, 34:8-9, 15
Camionnage, 14:83; 16:22-3, 37-9, 42, 66; 17:86; 22:43-4;
24:5-7, 32; 25:74-6, 87-9; 26:101; 27:12-3, 20, 88-90,
114, 136-7; 28:21, 39, 50; 29:28-9, 180; 31:26; 33:29-30;
36:175-6, 185-6, 188-90
Canada National, 1:59-60; 28:91
Budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990
et rapport annuel 1985, 1:47-50, 52-3, 59-60, 62
Charbon, 13:96
Cité Express, 23:30
CN Rail, 1:47-50, 52-3; 6:49; 12:18-9, 52-3; 13:22; 27:123-4;
28:30; 29:88; 33:26; 38:30
CN Route, 1:62
Comité, 1:35, 54, 62; 6:49; 7:7; 13:47-8; 14:26, 79-81; 16:8-10,
70; 17:89; 22:78-80; 24:13, 28; 25:93-5; 26:95, 97; 30:59-60;
31:13-4, 48; 32:18-9; 35:117; 36:74-5, 191-2; 38:22; 43:27;
44:8, 10, 11, 49-50
Séance d'organisation, 1:13
Comités parlementaires, 44:10
Commerce canado-américain, 25:77
Commission canadienne des transports, 14:12
Concurrence, Loi, 16:38-9
Conférences maritimes, Loi dérogatoire, 27:24-5
Consommation et Corporations, ministère, 16:38
CP Air, 16:38; 17:67; 22:10; 23:15-6, 49; 24:33, 35; 36:111
CP Rail, 13:22
Les entreprises ferroviaires du Canada, 15:46-7
Libre-échange canado-américain, 35:113
Marchandises dangereuses, transport, 14:51
Marine marchande, Loi (modification), projet de loi C-75
(1ère session, 3e législature), 6:15-6
Minoterie, industrie, 1:13
Nominations par décret, 1:13
National, 14:84-5
National Sea Products Limited, 27:24
Northern Transportation Company Limited, 36:103
Pacific Western Airlines Corporation, 16:49
Pilotage maritime, 5:30, 32
Pomme de terre, industrie de l'P.-E., 28:111-2
Ponts, 8:7-8; 43:17
Ports, 8:8-10, 12-3
Procédure et Règlement, 1:31; 2:18; 16:8; 17:17, 57, 68;
33:10-1; 35:28-9, 102; 36:71, 129-32; 38:12-4
Procès-verbaux et témoignages, 2:24
Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et
exploitation, 7:13, 16; 8:18-20, 25-7
Société canadienne des ports, 7:24-5
Rapport annuel 1985, 7:13, 16, 24-6; 8:7-10, 12, 18-20, 25-7
Sociétés de la Couronne, 25:23-4
Stelco Inc., 15:25-6
Transports, budget
Principal 1987-1988, 38:26-32, 37, 42-3, 53-6, 62, 68-70, 72-4
Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:24-30, 39-40, 50-2
Rapport annuel 1984-1985, 6:15-20, 48-9

Ouellet, hon. André—Suite
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
de loi C-19, 6:16-20; 12:18-22, 46, 52-3, 58; 13:19-23, 25-6,
50-1, 53, 58-64, 76, 88; 14:10-3, 28-9, 40-3, 51-2,
57-8, 78-81, 83-5, 98-100; 15:15, 25-6, 36-7, 46-7, 61-2,
66-8, 78-80; 16:21-3, 37-9, 42, 48-50, 66, 70, 86-7; 17:15-7,
37, 42-5, 55-7, 66-9, 75, 85-6; 22:10-2, 26-8, 43-4, 58-9,
67-8, 78-80; 23:6-8, 15-6, 29-32, 35, 41-2, 49-51, 61-2,
68-71, 83-4; 24:5-7, 17, 28, 30-3, 35, 43-4; 25:21-4, 33-7,
53-8, 74-7, 87-9, 93-5; 26:40-2, 91, 95, 97, 101-3, 112;
27:12-4, 20, 24-5, 33, 63, 72-3, 80
88-90, 107, 114, 121-4, 130, 136-7, 143, 148; 28:21, 30, 39,
50, 64-5, 78-80, 91, 111-2; 29:10-1, 21-3, 27-30, 42-3, 49-51,
66-7, 84-9, 103-5, 129-31, 134, 149-50, 157, 164-5, 169-70,
178-82; 30:25-8, 30, 35-7, 47-9, 59-60, 62; 31:13-8, 24, 26,
35, 40, 42-3; 32:12-9; 33:7-11, 26-32; 34:8-10, 15-6, 18;
35:26-33, 35, 37, 39-40, 42-3, 45, 47-50, 53-5, 59, 61-6,
70-2, 74-5, 79-83, 85-9, 92-3, 95-8, 101-2, 113-4, 120-2,
127-30, 132, 134-42, 146-9, 153-7, 160-2, 164-5, 168-74,
176-84, 186-90, 193, 195-8, 200; 36:63-6, 68-71, 74-6, 79,
84-7, 89-91, 96-105, 107-14, 117-21, 124-6, 129-34, 137-9,
146-52, 156, 161-4, 167-8, 172, 175-6, 182-3, 185-6, 188-92
Transports aériens, 13:58-61; 14:98; 15:37; 16:87; 17:67;
22:10-1, 67; 23:15, 49-50; 24:33; 26:101-3; 27:24, 58;
28:78-80; 29:21-3, 27, 67; 34:8-10
Transports ferroviaires, 1:48-50, 52; 13:50-1; 14:98-9; 15:25,
78-9; 17:75; 25:53-6; 26:42, 101; 27:51-2; 28:112; 29:129-31,
134; 35:113-4
Transports maritimes, 27:24-5
Turn-Air Ltd., 17:55-7; 44:50-1
Programmes et politiques du ministère des Transports et
de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:36-7; 38:12-4, 22
VIA Rail Canada Inc., 14:98; 23:50; 38:26-31, 42-3; 44:52
Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets
d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan
d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:13-8,
31, 35-8
Voie maritime du Saint-Laurent, 4:36; 5:29-31; 6:5-7; 29:149;
43:17; 44:50
Wabush Mines, 29:11, 51
Oum, Tae (Centre for Transportation Studies, Université de la
Colombie-Britannique)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
de loi C-19, 18:132-3, 135-6, 140-1, 148
Owen, Gary (Prince George and District Labour Council)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
de loi C-19, 18:6-15
Pacific Coast Terminals, Voir Sultran Ltd.
Pacific Western Airlines Corporation
Allusions, 6:32; 15:51; 17:19
Contrôle de CP Air, EPA, Nordair Métro, Air Atlantic, Time
Air, Québecair, Norcanair, Calm Air, etc., 6:31; 18:96;
21:73; 23:26
Employés, grève, 18:47
Employés, syndicalisation, 18:38
Entreten, base, déménagement de Vancouver à Calgary,
18:178, 181
Liaisons intérieures
Avion à réaction ou à hélice, choix offert aux clients, 16:52
Fort McMurray, Alb., service, 16:56
London, Ont., 23:76-7

- Ontario, gouvernement—Suite**
Voir aussi Camionnage—Réglementation; Céréales—Transport ferroviaire—Tarif de l'Est; Grain de l'Ouest, transport, Loi—Subventions—Méthode—Versement aux producteurs; Transports—Déréglementation—Livres; Voie maritime du Saint-Laurent—Commercialisation
- Ontario, lac.** *Voir* Transports maritimes—Navigation; Voie maritime du Saint-Laurent—Péages
- Ontario Hydro.** *Voir plutôt* Hydro-Ontario
- Ontario March of Dimes**
 Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Ontario Northland**
 Allusions, 12:53; 14:80
- Ontario Trucking Association**
 Membres, proportion active aux E.-U., 15:21
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Camionnage—Déréglementation et États-Unis—Californie—Graphiques et Sécurité; Transports routiers, projet de loi C-19
- Openshaw, T.J.** (Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:35
- Ordres de renvoi**
 Comité
 Composition, 1:3; 44:3; 47:3
 Voyage en Europe, autorisation, 44:3
 Budget d'exploitation
 1985 (modifié)
 VIA Rail Canada Inc., 2:3
 1986
 VIA Rail Canada Inc., 2:3
 1986-1987
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 3:3
- 1988**
 Administration de pilotage de l'Atlantique, 50:3
 Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, 50:3
 Administration de pilotage du Pacifique, 50:3
 Budget d'investissement 1986-1987
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 3:3
 Crédits 1987-1988
 Transports
 Budget principal, 38:3
 Budget supplémentaire (C), 44:3
 Budget supplémentaire (E), 52:3
- Association canadienne des opérateurs de chars en commun Inc., 30:35**
- Air Canada, 13:59; 61; 63-4; 17:16-7; 23:30-1; 25:24; 27:123-4; proposées, 46:7; 10-4; 18; 25, 28**
 projet, examen des activités et des installations
 Lester B. Pearson, aéroport international, aéroport n° 3, Aéroports, 38:26; 31-2; 53-4; 68-70; 72-4; 44:24-30; 39-40
 1985, 5:22; 29-32
 Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985-1986, 4:36; 43:17
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 4:36; 43:17
- Ouellet, hon. André (L—Papineau)**
 Inc.—Services-voyageurs
 Inc.—Liaisons intérieures—Edmonton; VIA Rail Canada aériens—Liaisons intérieures—Liaisons; Transports Pacific Western Airlines Corporation—Liaisons; Transports Autocar, transport; Cité Express—Liaisons intérieures; Ottawa, Ont. *Voir* Aéroports; Air Canada—Liaisons intérieures; *Voir aussi* Transports, projet de loi C-18
- Représentant, témoignage. Voir Témoins**
 Activités, description, 22:49
 d'autonomie
- Organisation des aveugles de l'Ontario avec approche**
 Aéroports—Secours-incendie—Normes
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Voir**
 dangereuses, 47:3
 Direction générale du transport des marchandises
 Administration du pipeline du Nord, 50:3
 1986-1987
 3:3
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 1985-1986
 VIA Rail Canada Inc., 2:3
 Canadien National, 1:3
 Administration de pilotage des Laurentides, 5:3
 Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, 5:3
 1985
 Transports, ministère, 6:3
- Rapports annuels**
 1984-1985
 C-105 (Sécurité ferroviaire), 47:3; 49:3; 50:4
 C-19 (Transports routiers), 11:3
 C-18 (Transports), 11:3
 Projets de loi
 Administration de pilotage du Pacifique, 50:3
 Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, 50:3
 Administration de pilotage de l'Atlantique, 50:3
 1988-1992
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 3:3
 1986-1991
 VIA Rail Canada Inc., 2:3
 Canadien National, 1:3
 1986-1990
 Plans d'entreprise
 Nominations par décret, examen, 47:4
 Budget principal, 50:4
 Transports
 Crédits 1988-1989

- Obadia—Suite**
 Voir aussi Nationalité; Transports aériens—Déréglementation—Main-d'oeuvre
 O'Brien, Delbert (Pem-Air Limited)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:49-63
Ocean Ranger, plate-forme de forage
 Accident, pertes de vie, etc., 26:93
O'Donnell's Express Ltd. Voir APA Transport Corporation
Office de transport du grain
 Représentants, témoignages. Voir Témoins
 Rôle, fonctions, etc., 42:54
 Voir aussi Céréales—Transport ferroviaire—Tarif du Pas du Nord—de-Corbeau et Transport ferroviaire—Vers l'Ouest
Office national de l'énergie, Loi. Voir Transports, projet de loi C-18
Office national des transports (ONT)
 Lambert, hon. Marcel, nomination par décret, 60:32
 Voir aussi Camionnage—Prix abusifs—Surveillance; Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105; Transports—Handicapés—Accessibilité; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Entreprises; Transports ferroviaires; Rail Canada Inc.—Concurrence—Déloyale
O'Hara, Michael (Canadian Transport Lawyers' Association)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:136, 146
Oland, Richard (Brookville Transport Limited)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:138-9
Old, Steve (Prince George and District Labour Council)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:7-14
Oliver, Peter (Manitoba Government Employees' Association)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:140-4
O'Neill, William (Administration de la voie maritime du Saint-Laurent)
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
 Plan d'entreprise 1986-1991, 3:5-27, 29-44
 Rapport annuel 1985-1986, 3:5-27, 29-44; 43:4-26
ONT. Voir Office national des transports
Ontario, gouvernement
 Ressources naturelles (Aviation and Fire Management Centre)
 Bombardiers à eau CL-215, assurance-responsabilité, primes, 23:6, 10-1
 Représentant, témoignage. Voir Témoins—Ontario, gouvernement—Ressources
 Voir aussi Transports, projet de loi C-18
 Transports et Communications, ministère
 Représentants, témoignage. Voir Témoins—Ontario, gouvernement—Transports
 Voir aussi Camionnage—Trafic transfrontalier
- Obadian, Patrick—Suite**
 Terra Transports, 63:12
 Transports, budget
 Principal 1987-1988, 38:52-3, 56, 61-2, 66-7
 Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:27-8, 32-4, 40, 42-3, 51, 56-9, 65-8, 71
 Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:20, 23, 37
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 2:42, 44; 6:20; 11:25, 27, 38, 43, 47, 49-51;
 12:18-20, 24, 27-9, 31-2, 33-6, 39, 42, 54-5, 61-3, 73, 75-7, 79, 81-2, 84; 13:32, 44, 46, 51, 53-4, 58, 65, 71-2, 86-7, 93, 104-6; 14:6, 9-10, 13, 16-7, 20-1, 23-7, 58, 61, 69;
 15:21-2, 27-8, 36, 38, 41, 48, 53-7, 60, 62-3, 67, 71-2, 85, 88-9; 16:6-8, 14, 17, 23-4, 32-3, 44, 52, 58, 64-5, 70-2, 74, 76-7, 85, 91, 95-7; 17:24, 35-7, 45-6, 53, 61, 63, 85, 89-90; 18:15, 26, 28, 44, 61, 111-2, 119, 125, 138; 19:22, 39, 46-7, 64, 75-6, 86, 89, 100-1, 103, 105-6, 111, 118-21, 126;
 20:8-9, 63-5, 76, 87, 93, 95-6, 105, 121:28, 42, 66, 76-7, 117-8, 126-7, 143; 22:20, 48, 55-7, 65-6, 69, 73-4;
 24:24-27, 38, 51-2; 26:35, 65-6, 76-80, 85, 87-8;
 27:19, 32-4, 41, 48, 50, 62, 135-6, 145, 153; 28:15, 23, 39, 49, 58, 69-71, 74, 89, 95, 133, 138-9, 142-3, 145-6;
 29:12-3, 54, 62, 70-2, 77, 94-7, 105-7, 139-42;
 30:7, 36-7, 40-2, 57-62; 31:16, 24-6, 35, 38;
 33:22-7; 34:17-9; 35:48, 50, 60, 69, 78, 85, 93, 95,
 103-4, 112, 116, 124-7, 133, 141-7, 156, 165, 172-5, 179, 186-8, 195-7; 36:65, 73, 77-8, 80-1, 83-5, 87, 89-90, 100, 108, 122-3, 126-8, 141, 146-7, 150-5, 163-7, 169-70, 173-8, 181-2, 184, 186, 188;
 63:28
 Transports aériens, 6:23; 13:86-7; 16:95-6; 17:61; 22:73-6;
 23:21; 28:74; 29:72; 34:17, 19; 38:23; 39:46; 40:9-10;
 62:21, 48-9, 69-71
 Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:26, 30, 34, 38, 42, 46-7; 40:9-10
 Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:10-1, 14-5, 17-8, 21-2, 24-5, 31, 43, 45-6, 48-9, 57-60, 64, 67, 69-71
 Transports ferroviaires, 2:53-4; 12:32; 14:6, 23-5, 27; 17:35; 19:118; 21:76-7; 27:153; 29:105-6, 139-42; 47:10, 28, 30;
 53:5, 7-8, 17-8, 30; 54:25, 28-9; 55:54-5, 86-7; 59:27-8, 70-2, 82-3
 Transports maritimes, 62:10
 Turn-Air Ltd., 44:51
 Programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:6-9, 12, 17-21, 23, 25, 28-9, 35-6
 VIA Rail Canada Inc., 38:52-3; 44:43-4, 68
 Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:11-3, 15-8, 30-1, 33, 38, 42, 44, 47-8, 53-5, 59-61
 Rapport annuel 1987, 64:17-9, 24-5, 29, 36, 38, 40-3
 Voie maritime du Saint-Laurent, 3:12, 24, 29, 34-5, 39, 42-3; 48, 34-5; 43:10-2, 18-9, 24-5; 47:32-3
 Welland, canal, 43:18
 Wabush Mines, 29:13
OACI. Voir Organisation de l'aviation civile internationale
Obadia, Robert (Nationalair)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:82-92

Norfolk and Western. Voir Air Canada—Lignes—Ontario
North Bay, Ont. Voir Air Canada—Liaisons intérieures

Northern Air Transport Association

Allusion, 15:56

Représentant, témoignage. Voir Témoins

Voix aussi Transports, projet de loi C-18

Northern Transportation Company Limited

Licence d'exploitation, 23:59

Monopole, situation, 23:63

Privatisation, 23:62; 36:103

Voix aussi Transports, projet de loi C-18—

Approvisionnement

Northwest Ontario Air Carriers Association. Voir Comité—

Témoins—Comparution

Nouveau-Brunswick, gouvernement

Représentant, témoignage. Voir Témoins

Voix aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers,

projet de loi C-19

Nouveau-Brunswick, Parti libéral

Représentant, témoignage. Voir Témoins

Nouvelle-Écosse, gouvernement

Représentant, témoignage. Voir Témoins

Voix aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers,

projet de loi C-19

Novacor Chemicals Ltd.

Expéditions, 19:112

Camionnage, recours, 19:114

Pipeline, recours, 19:114

Transports ferroviaires, recours, 19:115-6

Marchés, 19:114

Représentant, témoignage. Voir Témoins

Voix aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers,

projet de loi C-19

Nowlan, Patrick (P)—Annapolis Valley—Hants; président

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 3:30-2,

42-3; 43:19

Plan d'entreprise 1986-1991, 3:12, 20, 23-4, 29-32, 34-5, 39,

Rapport annuel 1985-1986, 3:12, 20, 23-4, 29-32, 34-5, 39,

42-3; 43:10-2, 18-9, 24-5

Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, rapport

annuel 1985, 5:43-4, 46-7

Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel

1985, 5:7-8, 10-1, 13-7, 20-4, 26-9, 34-5

Aéronautique, Loi, 29:71

Aéroports, 38:66-7; 39:26, 30, 34, 38, 42, 46-7; 44:27-8, 32,

42-3; 62:14-5, 45, 57, 59-60

Lester B. Pearson, aéroport international, aéronef n° 3,

proposées, 46:7, 9, 11, 14, 17, 20, 22, 24-5, 28

Air Atlantique, 16:58

Air Canada, 18:44; 34:7; 38:56, 61-2

Albertans Against Deregulation, 19:103, 105-6, 108

Algoma Steel Corporation, 63:28

Association canadienne des opérateurs de chars en commun

Inc., 30:41-2

Brise-glace, 6:37; 44:71

Nowlan, Patrick—Suite

Camionnage, 15:21; 16:24, 32-3; 18:111; 19:22; 21:42; 24:24-7;

26:87; 31:24-6

Canadian National, 12:27-8; 29:94; 38:24-5

Budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990

et rapport annuel 1985, 1:57, 59, 72-3

Rapport annuel 1987, 63:10, 12-3, 18, 20, 25, 28-31, 33-5

Canpotex Limited, 16:78, 85

Centre des statistiques de l'aviation, 37:12

Céréales, 3:34; 4:43; 15:71-2; 44:65-6

Charbon, 13:99, 104-6

CN Rail, 1:72-3; 6:54; 28:28-31, 58; 29:139; 33:23-6; 63:18, 20,

29-31; 64:43

Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:17-9, 24,

32-3, 35, 40, 42-5, 49

CNCP Télécommunications, 63:25

Coalition of Concerned Shippers, 16:76

Commission canadienne des transports, 19:52; 35:50

Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton

(Foisy), recommandations, étude, 47:10, 28, 30-2

Commission d'enquête sur les accidents de transport, 55:38

CP Rail, 29:139

CSX Rail Transport, 55:68, 78-9, 87

Élection à titre de président, 1:7; 44:8

Fednav Limited, 7:18; 10:13-4

Forêts, industrie, 18:26, 28

Libre-échange canado-américain, 44:56-9

MacPherson, Commission, 18:112-3; 28:143

Marchandises dangereuses, transport, 28:71

Minoterie, industrie, 15:72

Moncton, N.-B., 48:43-5

M-TRAC, 55:42

Ontario Trucking Association, 15:21

Pem-Air Limited, 15:60

Pilotage maritime, 5:7-8, 10, 16-7, 27-8, 43-4

Ponts, 3:20

Ports, 8:10, 12; 33:24

Québec Cartier Mining Company, 29:12

Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et

exploitation, 7:8; 10:1, 18, 24, 26-7, 30-2, 37-8, 44, 48,

50-1, 54; 8:13, 17-23, 26; 9:8-9, 11-2, 14, 18, 22, 24-5, 28;

10:6, 12

Ridley Terminals Inc., 9:4

Roberts Bank, C.-B., terminus de charbon, 18:125

Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 47:31-2; 49:9, 22,

24-5, 29; 51:20-4, 27, 30-3, 35, 45-6; 52:13-5, 19-20, 23,

32-4; 53:5, 7-8, 13, 17-20, 29-30, 36-41; 54:7, 10, 12, 16-7,

24-5, 28-30; 55:11-3, 19-21, 28-31, 34-5, 38-9, 41-2, 49, 51,

54, 60, 68-9, 78-9, 85-8, 20-6, 30-3, 36-7, 43, 45,

47, 50; 57:8-18, 21-2, 24-8, 37, 40, 42, 44-5; 58:11-2, 18-9,

74-6, 78-9, 82-3

Shortliffe, G.S., 62:6

Société canadienne des ports, 8:14, 30, 70, 73-4, 80

Rapport annuel 1985, 7:6, 8, 10-1, 18, 24, 26-7, 30-2, 37-8,

44, 48, 50-1, 54; 8:10, 12-4, 17-23, 26, 35, 48, 51-2, 56,

63, 70, 73-4, 80; 9:4, 8-9, 11-2, 14, 18, 21-2, 24-5, 28;

10:6, 12-4

Sociétés de la Couronne, 44:33, 43

SYSICO, 33:23-4; 63:28

- Nationalair**
Flotie
Composition, 14:86
Entretien, 14:90
Liaisons intérieures, 14:85-6
Liaisons internationales, 14:86-7
Obadia, Robert, président
Antécédents, 14:87
Voir aussi Transports aériens—Déréglementation—Main-d'oeuvre
Repas, service, 29:18
Représentant, témoignage. Voir Témoins
Service, qualité, 14:84
Voir aussi Transports—Déréglementation; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Déréglementation
National Sea Products Limited
Employés, nombre, 27:21
Expéditions, transport
Coût, 27:20, 25, 153-4
Modes utilisés, 27:20, 24
Transports aériens, recours, 27:23-4
Représentant, témoignage. Voir Témoins
Transports aériens—Déréglementation; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Déréglementation
New York Central
Faillite, 13:42
New York Times. Voir Transports aériens—États-Unis, déréglementation
New York, N.Y. Voir Autocar, transport—Montréal
Accidents et Lignes
Voir aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Municipalité
New Westminster, C.-B.
projet de loi C-19
Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, Représentants, témoignages. Voir Témoins
New Glasgow and District Labour Council
de renvoi; Procédure et Règlement
Liste, mise à jour, 1:13
Voir aussi Office national des transports—Lambert; Ordres
Norcanair
Allusion, 18:40
Voir aussi Pacific Western Airlines Corporation—Contrôle; Time Air—Acquisition
Nord canadien. Voir Air Canada—Liaisons intérieures; Pacific Western Airlines Corporation; Transports, projet de loi C-18—Transports aériens; Transports aériens—Avions; Transports maritimes; Transports routiers, projet de loi C-19
Nordair
Acquisition par CP Air, 18:37
Allusion, 25:27
Airlines Corporation—Contrôle
Nordair Métro. Voir Québecair—Acquisition; Pacific Western
Norcanair
Allusion, 18:40
Voir aussi Pacific Western Airlines Corporation—Contrôle; Time Air—Acquisition
de renvoi; Procédure et Règlement
Liste, mise à jour, 1:13
Voir aussi Office national des transports—Lambert; Ordres
Nominations par décret
de loi C-19, 23:12-23
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet (Division du transport aérien)
Nolan, Richard (Syndicat canadien de la fonction publique)
de loi C-19, 22:49-50, 55-6, 58-9
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet d'approche d'autonomie)
Nikias, Angelo (Organisation des aveugles de l'Ontario avec
Voir aussi Commission canadienne des transports
de loi C-19, 14:6-18, 21-5, 27-30, 32-6
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
Nielsen, hon. Erik (Commission canadienne des transports)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:46-56
Nielsen, groupe de travail. Voir Transports—Déréglementation—Petites
Nicksels, Carl (Iron Ore Company of Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:46-56
Prix, 17:38
Nickel
voyageurs—Toronto
Niagara Falls, Ont. Voir VIA Rail Canada Inc.—Services-Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:65-6
Newton, W. (ministère des Transports)
Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:65-6
de loi C-19, 20:61-2
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
Newstead, Dave (Saskatchewan Minerals Company)
Allusion, 36:151
Newfoundland Roadcruser
projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Voir aussi Comité—Témoins—Comparution; Transports, Représentant, témoignage. Voir Témoins
Newcastle-Chatham and District Labour Council
Repas, service, 29:18
Représentant, témoignage. Voir Témoins
Newcastle, N.-B. Voir Repap Enterprises Inc.
Transports aériens—Liaisons internationales—Toronto
Newark, E.-U. Voir Cité Express—Liaison internationale; Transports aériens—Liaisons internationales—Toronto

- Minorité, industrie—Suite**
Exportations—Suite
 États-Unis, 15:68, 73
 Transports ferroviaires, recours
 Et camionnage, utilisation, 15:66-7, 72
 Prix convenus, régime, utilisation, 15:71
 Tarifs de l'Est, 15:69-70
 Ventilation entre CN Rail et CP Rail, 15:66
- Mirabel, aéroport international. Voir Aéroports**
- Miramichi, région, N.-B. Voir Chômage**
- Miramichi Pulp and Paper Company**
 Employés, nombre, 27:147, 152-3
 Transport
 Entreprises privées, recours, 27:151
 Expéditions vers les États-Unis, trajets utilisés, 27:151-2
 Frais, 27:148-9, 152
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Misener Steamships. Voir Pilotage maritime—Obligatoire**
- Mississauga, Ont. Voir Transports ferroviaires—Accidents**
- Mississippi, voie fluviale**
 Canal *Tom Digby*, construction, 42:37
 Gouvernement américain, subvention
 Libre-échange canado-américain, négociations, relation, 43:38-40
 Valeur, 43:39
 Pêages, absence, 42:37
Voir aussi Voie maritime du Saint-Laurent—Cérétales
- Mois, Paul (Winipeg Labour Council)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:66-77
- Mokier, E.J. (Brookville Transport Limited)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:134-8
- Moncton, N.-B.**
 Fonds de développement industriel, CN Rail, participation, 48:12-3, 43-5
Voir aussi Aéroports; Air Canada—Liaisons
 Intéressement; CN Rail; Entreprise Atlantique, programme; Pacific Western Airlines Corporation—Liaisons; Transports ferroviaires—Atlantique—Délassement—Halifax
- Moncton and District Labour Council**
 Composition, représentativité, etc., 28:117
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Camionnage—Sécurité—Code; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Montréal, Qué. Voir les sujets particuliers**
- Morin, W.-H. (Canadien National)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 12:10-20, 23-4, 31, 35-7, 40-3, 47, 49, 53, 58, 61, 63, 65-70, 72-5, 79, 84-5; 29:78-82, 85-6, 91-2
- Morrison, Don (témoin à titre personnel)**
 Allusion à M. Morrison, antécédents, 7:31
 Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 7:31-50
- Morrison—Suite**
Voir aussi Ridley, J.C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation
 Morrison, Harold (M-TRAC)
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 55:35-55
 Morrissey, hon. Robert (ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:77-98
- M-TRAC**
 Activités, représentativité, financement, etc., 55:41-2
 Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105
- Mulder, Nick (ministère des Transports)**
 Transports, budget principal 1987-1988, 38:80-1, 91-2, 94-5, 97
 de loi C-19, 11:10, 19, 30; 31:7, 29-30, 47; 32:7-10, 12, 14, 16, 18-9, 23-4, 27-8, 31, 35, 41-3, 48-57; 33:15-20, 28-39, 42-9; 35:34-5, 43, 50, 62, 65-7, 81-2, 94-6, 106-10, 121, 136-7, 146-7, 155-7, 165, 172-3, 193, 198-9; 36:72, 74-5, 78, 81, 88, 90-2, 101-4, 111-2, 130-1, 135-6, 155, 159-66, 169-70, 173-5, 178, 180, 184-90
- Mulroney, le très hon. Brian, premier ministre. Voir Turn-Air Ltd.—Licence—Révocation**
- Municipalités. Voir Aéroports—Gestion; CN Rail—Passages; Routes; Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105—Sécurité; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19**
- Murphy, Dan (Moncton and District Labour Council)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:117-20
- Murphy, Gregory (Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:95-100, 104
- Murray, Gary (Syndicats des ateliers de CN Rail à Moncton, N.-B.; Moncton and District Labour Council)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:83-94, 120-3
- Musée de l'aviation de Calgary, Alb.**
 Dons de particuliers à la collection du musée, protection contre le bradage, 62:58
 Relocalisation, projet, 62:57-8
- Mutch, William (Board of Trade of Metropolitan Toronto)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:56-7, 59-61
- Nance, John (témoin à titre personnel)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:153-64
Voir aussi Transports aériens—États-Unis—*Blind Trust*
- Nantais, Mark (Société des fabricants de véhicules à moteur)**
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 24:42-3
- Nashville, E.-U. Voir Aéroports—Gestion—Prise—Comparaison**

- McCain Food Industries**
Allusion, 11:14
Voir aussi Camionnage—Nouveau-Brunswick—Concurrence
- McCalden, David** (Sears Canada Inc.; Coalition of Concerned Shippers)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:68-77; 30:5-7
- McCallion, Hazel** (Fédération canadienne des maîtres et des municipalités)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 55:5-28, 30-5
- McCarthy, Tim** (Fédération du travail du Nouveau-Brunswick)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:51-4, 57-8, 60-1
- McConnell, Dave** (Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:65-71, 73-6
- McCrossan, M.** *Voir* Canadian National—Pensions
- McGush, Lorne** (PC—Prince George—Bukley Valley)
Transports, budget principal 1988-1989, 60:35-6
Transports ferroviaires, 60:35-6
- McGlaughlin, Glen** (Saskatchewan Wheat Pool)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:35-44
- McKay, Leo** (Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:65-6
- McKendry, David** (Association des consommateurs du Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:6-8, 15-6, 23
Transports aériens, dérèglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 40:4-6, 11-5, 21-4
- McKenna, Frank** (Parti libéral du Nouveau-Brunswick)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:24-7, 31-9
- McKnight, D.** (Pear, Marwick & Partners)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:67-8
- McLaren, Bill** (Gouvernement de la Saskatchewan)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:106-11
- McLaughlin, John** (Newcastle-Chatam and District Labour Council)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:142-6
- McMunn, Jack** (Canpotex Limited)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:78-85
- McNeil, Dick** (ministère des Transports)
Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton (Folsy), recommandations, étude, 47:19, 28
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 57:27-8, 40; 59:55, 58, 61
- Mealing, Norman** (ministère des Transports et des Communications de l'Ontario)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:5, 7-9, 14, 21-4, 31-2, 34-5, 37-9
- Melville, N.-B.** *Voir* CN Rail
- Météo.** *Voir* Transports aériens
- Mexique.** *Voir* Pluies acides
- Meyboom, Peter** (témoin à titre personnel)
Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 7:50-5
Voir aussi Ridley, Ie, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Fednav—Marché
- Micklewright, Christine** (Brotherhood of Railway and Airline Clerks (Airline Division))
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:35-49
- Mikesch, Ray** (Conseil canadien du commerce de détail)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:101-3
- Miles, Gordon** (Office de transport du grain)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:81-3, 85
- Millelles, pont international.** *Voir* Voie maritime du Saint-Laurent—Ponts
- Miller, Dan** (membre de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique; témoin à titre personnel)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:113-20
- Miller, George** (Association minière du Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:41
- Miller, James** (ministère des Transports)
Transports, budget principal 1988-1989, 60:39-41
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 35:79-81
- Mines, industrie**
Coûts d'exploitation, réduction, mesures, 17:39-40, 47-8
Exportations, relation avec le taux de change du dollar canadien, 17:46-7
Marché international, concurrence, etc., 17:38-9
Prix, 17:38-9, 46-7, 51
Productivité, amélioration, 17:40, 43, 47
Sécurité, amélioration, relation, 17:40-1
Amélioration, mesures, 17:50
Voir aussi sous le titre susmentionné Productivité
Transports, coûts, 17:39, 51; 30:44
- Mines Gaspé**
Anodes, transport ferroviaire, entente avec CN Rail, etc., 30:51
- Minoterie, industrie**
Céréales canadiennes, utilisation obligatoire, 15:74
Exportations
Dans le cadre de programmes d'aide, 15:69

- Manitoba Trucking Association—Suisse**
Voir aussi Camionnage—Manitoba—Importance; Libre-échange canado-américain—Transports—Répercussions; Transports routiers, projet de loi C-19
- Marchandises, transport dans la région atlantique, subvention, Loi**
 Administration à partir d'un bureau dans la région de l'Atlantique, proposition, 27:82
 Atlantic Provinces Trucking Association, position, 28:43
 Petits expéditeurs de la région atlantique, protection, comparaison avec les autres régions, 26:82-4
 Subventions versées en vertu de la Loi, 6:10; 31:15, 31; 33:20
 Concurrence, déformation, 28:136
Voir aussi Pomme de terre, industrie de l'Île-du-Prince-Édouard—Expéditions—Subventions; Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—Île-du-Prince-Édouard—Suppression—Subventions
- Marchandises dangereuses, transport**
 Application des règlements
 Délai, 27:137-8; 28:70
 Nouveau groupe d'inspecteurs, entrée en service, 6:14
 Collectivités touchées, droit de savoir, 23:71
 CP Rail, vitesse des trains, réduction dans le tronçon de Toronto-Nord—Galt, 6:14
 Normes, élaboration, collaboration offerte par C-I-L Inc., 14:51-2
 Réacheminement, 6:14
 Règlement fédéral, entrée en vigueur, etc., 6:14; 11:6
 Sécurité, comparaison entre les transports ferroviaires et le camionnage, 14:51; 55:17-9
 Toronto, Ont., région, 23:65-6
Voir aussi C-I-L Inc.; Ports—Vancouver
- Marchandises dangereuses, transport, Loi**
 Allusion, 21:133
 Modifications, présentation proposée, 6:15; 14:51-2
- Marché libre**
 Allusion, 18:153
 Gouvernement, position, 18:149-50
- Marchetti SIAI, avions. Voir** Transports aériens—Navigabilité
- Marine Atlantique**
 Employés, transfert, désaccord avec CN, etc., 62:33-6
 Subventions fédérales, maintien, 11:14
- Marine Industries**
 Soré, Qué., usine de construction de wagons, fermeture, mises à pied, 15:76
- Marine marchande**
 Allusion, 28:144
- Marine marchande, Loi (modification), projet de loi C-75 (lère session, 33^e législature)**
 Allusions, 1:10; 3:28-9; 4:11-2, 15, 22, 26; 6:9; 38:98; 42:1, 38
 Article 4, retrait, 6:15-6
Marko, John (Commission canadienne des transports)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:9, 17-8
 Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:28, 38
- Marshall, Richard** (Association charbonnière canadienne)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 13:91
- Martin, Dick** (Congrès du travail du Canada)
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 53:21-38
- Martin, Harvey** (New Glasgow and District Labour Council)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:111, 115
- Martin, Paul. Voir** Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Fednav—Marché
- Masse, Y.-H.** (Canadien National)
 Canadien National, budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:59, 70
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 12:28, 30-1, 38, 41, 47, 75
- Mastromatteo, Ernest** (Association médicale canadienne)
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 56:5-10, 12, 17, 19-25
- Matte, Yvon** (Administration de pilotage des Laurentides)
 Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:5-35
- Mattson, John** (Arctic Transportation Ltd.)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 23:58-64
- Maville, Thomas** (ministère des Transports)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 36:141
- Mawhinney, Hugh** (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:54-60
- Mazankowski, hon. Don. Voir** Transports—Déréglementation; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Déréglementation
- McAree, David** (ministère des Transports)
 Aéroport international Lester B. Pearson, aéroport n° 3, projet, examen des activités et des installations proposées, 46:4, 10-3, 15-28
 Transports, budget Principal 1987-1988, 38:52, 58, 75, 78-9, 84-7, 89-90, 96-8, 100-1
 Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:35, 45-8
 Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:14-6, 36-8, 41, 53-4, 58-9

- Libre-échange canado-américain—Suite**
 Voie maritime du Saint-Laurent, objet de négociation, 3:35
Voir aussi Camionnage—Déréglementation; Mississipi, voie fluviale—Gouvernement; Transports—Déréglementation; Transports maritimes—Cabotage—Lois
- Libre entreprise**
 Allusions, 15:44, 52, 80, 27:40
Voir aussi Transports—Réglementation
- Linder, Roger** (Air Canada)
 Air Canada, budget d'investissement 1987 (modifié), résumé du plan d'entreprise 1987-1991 et rapport annuel 1987, 61:17-8, 21-2, 25-6, 29, 40-2, 48-9
- Lindsay, John** (Association canadienne des fabricants de produits chimiques)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:59, 61-2
- Little, E.R.** (Association des syndicats de cheminots canadiens)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:41-8
- Livre blanc Aller sans entraves. Voir** Transports—Déréglementation; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- London, Ont. Voir les sujets particuliers**
- Londres, R.-U. Voir** Commission canadienne du blé—Bureaux
- Long, David** (Canadian Industrial Transportation League)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:69-75
- LORAN** (*Long Range Navigation*). *Voir* Transports aériens—Navigation
- Louis Saint-Laurent. Voir** Brise-glace
- Lövgren, Craig** (ministère de la Justice)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 36:138, 158
- Luscar Limited**
 Activités, description, 29:155
 Expéditions, transport ferroviaire
 Alberta, 29:161
 Contrats, durée, etc., 29:160-1
 Coût, proportion du prix de vente, etc., 29:155
 Expéditeur capif, statut, 29:155
 Vers l'Ontario, 29:162
- Représentants, témoignages. Voir** Témoins
- Lutley, Fred** (Halifax-Dartmouth and District Labour Council)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:55-9, 61-2
- Lynk, Michael** (Congrès du travail du Canada)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:9-10, 14-5, 19-21
- MacDonald, Ray** (Canadian Retail Shippers' Association)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:165
- MacDonnell, John** (Stora Forest Industries)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:26-34
- MacElman, C.** (ministère des Transports)
 Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:12-3
- MacKenzie, Kenneth** (gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:88, 91-7
- MacKinnon, William** (Association canadienne du camionnage)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 24:12, 27
- MacLaren, A.K.** (Association canadienne du camionnage)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:76-83, 85-90; 24:4-27
- MacMillan Bloedel Ltd.**
 Expéditions aux E.-U., contrat confidentiel avec une société ferroviaire américaine, 18:29
- MacPherson, Commission**
 Allusions, 18:112-3; 23:78, 82; 25:23, 29; 27:62; 28:68, 96, 143
- MacRae, Ken** (Alberta Gas Chemicals)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:41
- Main Ducks, phare. Voir** Transports maritimes—Navigation
- Major, Guy** (Administration de pilotage des Laurentides)
 Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:35
- Makechak, Brenda** (Fédération du travail de la Saskatchewan)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:47-54, 56-7
- Manaita. Voir** Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Consortium
- Manitoba, gouvernement**
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
- Manitoba Government Employees' Association**
Voir aussi Camionnage—Entreprises américaines et Transports routiers, projet de loi C-18; Règlementation; Transports, projet de loi C-19
- Manitoba Government Employees' Association**
 Composition, représentativité, etc., 21:141, 143-4
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
- Manitoba Organization of Nurses' Association. Voir** Comité—Témoins—Comparison
- Manitoba Pool Elevators**
 Activités, description, 21:43-4
 Blé, manutention, coûts, 21:50-1
 Chiffre d'affaires, 21:44, 51
 Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
 Western Co-op Fertilizers Limited, relation, 21:53-4
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Manitoba Trucking Association**
 Membres, activités aux États-Unis, 21:39
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins

- Leeson, Bob** (Travailleurs unis des transports)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 56:41-2
- Legault, Gilles** (Les entreprises ferroviaires du Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:45-8
Voir aussi Les entreprises ferroviaires du Canada
- Legier, Kathryn-Ann** (Fédération du travail du Nouveau-Brunswick)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:58-9
- LeGow, W.H.** (Council of Forest Industries of British Columbia)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:16, 23-9, 31, 34-5
- Leibfried, étude.** *Voir* Céréales—Transport ferroviaire—Tarif du Pas du Nid-de-Corbeau—Office
- Les entreprises ferroviaires du Canada**
Assujettissement à la juridiction fédérale, 15:45
CP Rail, collaboration, 15:47-8
Investisseurs, 15:45
Legault, Gilles, président, antécédents, 15:47
Licence d'exploitation, obtention, demande, 15:45-6
Lignes, construction, financement, 15:45-7
Matériel roulant, fabrication, 15:46-7
Québec, gouvernement, collaboration, 15:45-6
Raison sociale, changement à Chemins de fer Québec-Abitibi et Côte-Nord centrale, 15:45
Régions desservies, 15:45
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18—Transports ferroviaires
- Les Escoumains, Qué.** *Voir* Pilotage maritime—Côtes
- Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée.** *Voir* plutôt Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée
- Lester B. Pearson, aéroport international.** *Voir* Aéroports
- Lethbridge, Alb.** *Voir* Air Canada—Liaisons intérieures; Transports aériens—Liaisons intérieures
- Libre-échange canado-américain**
Allusions, 14:64; 16:12; 17:31; 18:109; 19:93, 97; 20:9; 21:133; 22:27, 41; 25:17; 26:56; 35:113; 42:37
Camionnage, répercussions, 28:144
Emploi, répercussions, 28:144
Transports
Annexe, authenticité, etc., 44:55-60
Délégué ou responsable auprès de l'équipe de négociations, 44:56
Entreprises, participation étrangère, aspect, 29:151
Objet de négociation, 19:91; 21:16
Réciprocity d'accès
Inconvénients pour le Canada, analyse, 29:175
Rejet canadien, évocation, 60:38-9
Répercussions, 60:8
Manitoba Trucking Association, étude, 21:14
Subventions canadiennes, représentations américaines, contre-mesures canadiennes, possibilité, 60:38-41
Transports ferroviaires, trafic, répercussions, 13:31-2; 63:26-7
Transports maritimes, aspect, traitement, 29:148-9
- Lawless, R.E.** (Canada National)
Budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:28-9, 34, 37-8, 40-5, 47-50, 52, 56-9, 61, 63-6, 70-4
Rapport annuel 1987, 63:6-33, 35
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 12:5-10, 18-23, 25-41, 43-55, 57-70, 72-86; 29:77-8, 82-4, 86-94, 96-100
- Lawson, Edward** (Conférence canadienne des teamsters)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:18-21, 23-8, 30-1, 33-4
- Layer, hon. Bob** (PC—Lachine)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 29:154
Aéroports, 29:20; 39:28, 38-42, 44, 49
Camionnage, 17:73-4
C-I-L Inc., 30:18-20
Comité, 26:96-7; 35:117; 36:157
Luscar Limited, 29:160-1
Mines, industrie, 17:51
Miramichi Pulp and Paper Company, 27:151-2
Procédure et Règlement, 38:17-8
Routes, 28:20
Scotia Investments, 27:39
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 50:64-5, 71-2
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 13:46; 17:38, 50-3, 73-4; 26:78-9, 96-7; 27:39, 151-2; 28:19-20, 71, 80-1, 141-2; 29:20-1, 26, 53-4, 76-7, 99-100, 112-3, 144, 153-4, 159-61, 186; 30:17-20; 35:31, 35, 39-40, 42, 45, 54-5, 69, 71, 74, 125-6, 128-30, 133, 139, 151-2, 165, 183-4, 186, 192-4, 197-200; 36:61, 82, 85, 87, 160, 168, 174, 177, 189-91
Transports aériens, 28:81; 29:21, 26, 76-7
Déglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:28, 38-42, 44, 49
Transports ferroviaires, 27:39; 29:112-3
Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 38:17-8, 21
VIA Rail Canada Inc., 50:71-2
Wabush Mines, 29:53
- Leblanc, hon. Guy** (ministre des Transports de la Nouvelle-Écosse)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:6-21
Leblanc, R. (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 131-2, 134
de loi C-19, 28:129, 131-2, 134
- LeBlond, Paul.** *Voir* Phares
- LeClair, J.-M.** (Canada National)
Canada National, budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:18-26, 28, 32-7, 39-44, 46-8, 51, 53-63, 65, 67-9, 73-6
Voir aussi Appendices—Canada National; Transports ferroviaires—Accidents—Hinton—Walker
- Leduc, Alb.** *Voir* Aéroports—Gestion—Prise

- Jones, Peter (Fednav Limited)**
Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 10:4, 10-3, 18-20
- Justice, ministère**
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
- Kaine, Lanny (Conseil canadien du commerce de détail)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:103-5, 108
- Keenan, John (Association canadienne des pilotes de lignes aériennes)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:67
- Kelly, Clariss. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Handicapés**
- Kelowna, C.-B. *Voir* Transports aériens—Liaisons intérieures**
- Kelsall, John (CP Rail)**
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 50:38-57
- Kendall, Robert (Association du groupe de la navigation aérienne)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:72
- Kenora, Ont. *Voir* Transports aériens—Météo—Wawa**
- Kentville, N.-É. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs—Halifax**
- Kilgour, David (PC—Edmonton—Strathcona; secrétaire parlementaire du ministre des Transports)**
Comité, 38:6-8
Procédure et Règlement, 38:6-8, 10, 20-1
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 11:47
Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:8, 19-20, 29-30; 38:6-8, 10, 20-1
- Kincaid, R.J. (ministère des Ressources naturelles de l'Ontario (Aviation and Fire Management Centre))**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 23:5-11
- Kingsway Transport**
Allusions, 14:110-1; 17:34
- Kitchenner, Ont. *Voir* Crown Forest Industries**
- Knight, Jim (Fédération canadienne des maires et des municipalités)**
Transports aériens, déreglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 40:24-8, 30-9
- Kryzaniwsky, Cheryl (Travailleurs canadiens de l'automobile)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:8-14, 16-9
- Kucher, Al (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérostronautique)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:177, 181-3
- Labour Council of Metro Toronto**
Activités, rôle, etc., 23:65
- Labour Council of Metro Toronto—Suite**
Composition, représentativité, etc., 23:65
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Labour Research Association. *Voir* Transports—États-Unis, dérèglementation**
- Labrador. *Voir* Transports aériens; Transports ferroviaires—Terre-Neuve; Travailleurs, services—Terre-Neuve**
- LaFrance, Claude (ministère des Transports)**
Transports, budget
Principal 1988-1989, 60:36-7
Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:51, 60-3
Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:40-3
- LaHaye, Guy (Administration de pilotage des Laurentides)**
Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:29
- Laidlaw, Angus (Dominion Marine Association)**
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 4:32-3, 42, 44
- Lamarche, Denis (Chambre de commerce de Senneterre)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:22-5, 27-30
- Lambert, hon. Marcel. *Voir* Comité—Témoins—Comparution; Office national des transports**
- Lampton Works, usine. *Voir* C-1-L Inc.**
- Lane, Patty (Fédération du travail de la Colombie-Britannique)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:95
- Lang, hon. Otto. *Voir* Canadian National—Autofinancement**
- Langlois, Paul (Commission canadienne des transports)**
Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:9-10, 17-8, 24, 26-31, 33-7, 39-40
- Langlois, Raynald (Chambre de commerce de Montréal)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:175-7, 179-86
- Langlois, Roger. *Voir* CN Rail**
- Langues officielles. *Voir* Air Canada**
- Langues officielles, projet de loi C-72. *Voir* Transports aériens—Circulation**
- Latham, Greg (ministère des Transports)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:121-8
- Laurentides, zone. *Voir* Pilotage maritime**
- Lavalin Inc.**
Auger, Jacques, emploi actuel, 7:6
Voir aussi Société canadienne des ports
- Laviney, T.D. (Saskatchewan Minerals Company)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:57-66
- Lavoie, Claude. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Toronto—Atelier**

Impôt sur le revenu
Réforme fiscale, 15:8
Comparaison avec les E.-U., 17:39

Inco
Guatemala, mines, ouverture, répercussions sur l'emploi au Canada, etc., 19:97-8

Information, accès, Loi. Voir plutôt Accès à l'information, Loi
Institut canadien des engrais
Composition, 17:28
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Institut Fraser. Voir plutôt International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies
Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Pensions—Provident Fund
Provident Fund. Voir plutôt Canadien National—

Interior Lumber Manufacturers Association
Composition, 18:56
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Council of Forest Industries of British Columbia; Transports, projet de loi C-18
International Carriers Ltd. (ICL). Voir Yellow Freight Systems—Acquisition

International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18

Investissement au Canada, Loi. Voir Transports—Sociétés américaines—Filiales; Transports aériens—Entreprises—Assujettissement; Transports routiers, projet de loi C-19
Entreprises américaines—Assujettissement

Iron Ore Company of Canada
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir Stelco Inc.—Transports—Wabush; Transports, projet de loi C-18

Irricana, Alb. Voir CN Rail—Lignes—Beiseker; CP Rail—Lignes—Beiseker
Irving. Voir Camionnage—Nouveau-Brunswick—Concurrence

Irwin, Pat (Fabricants canadiens de produits alimentaires)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:41-2, 46-7
Ivany, Terry (Atlantic Provinces Trucking Association)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:112-7

Jackman, Keith (Canadian Council of Motor Transportation Administrators)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:83-92
Jacobs, Ross (Commission canadienne des transports)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:7, 25, 27, 30-1, 35

Jacques-Cartier, pont (Montréal, Qué.). Voir Ponts

TRANSPORTS

James, A.H. (Canadian National Millers Association)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:63-4, 66-74

Japon
Charbon, approvisionnement, sources, 9:26
Voir aussi Ridley, île C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Expéditions
Jarvis, Don (Fabricants canadiens de produits alimentaires)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:39-42
Jarvis, Ron (Quebord Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:51-2
Jarvis, William (Commission canadienne du blé)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:48-53, 55-77, 80-2, 84-7
Jasper, Alb. Voir CN Rail—Voyageurs

Jeaniot, Pierre (Air Canada)
Air Canada, budget d'investissement 1987 (modifié), résumé du plan d'entreprises 1987-1991 et rapport annuel 1987, 61:4-20, 23-40, 42-9
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 13:55-64, 66-90
Jeffrey, C.A. (Centre intergouvernemental de protection contre les incendies de forêt)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:62-6

John A. Macdonald, brise-glace. Voir Brise-glace
Johnson, Michael (Albertans Against Deregulation)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:101-8, 110-1

Johnson, Morrissey (PC—Bonavista—Trinity—Conception)
Administration de pilotage des Grands Lacs, Lée, rapport annuel 1985, 5:44-8
Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:6-7, 24-5, 28-9, 33-4
Camionnage, 1:29
Canadien National, budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:29, 58-9
Pilotage maritime, 5:6-7, 28-9, 33, 45, 47
TerraTransports, 1:58-9

Johnson, Ron (Association canadienne des fabricants de produits chimiques)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:59-60, 62
Johnston, Jeremy (témoin à titre personnel)
Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:51

Johnson, K.R. (Association minière du Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:42, 44-6, 49, 52-3
Jones, Hugh (Coalition of Concerned Shippers)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:5-6

Jones, Hugh (Coalition of Concerned Shippers)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:5-6

- Happy Valley-Goose Bay, Labrador—Suite**
Voir aussi Air Canada—Liaisons intérieures; CP Air—Liaisons; Transports aériens—Liaisons intérieures
- Harmon Corporation of Stephenville**
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Harris, Alan** (Manitoba Trucking Association)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:53
- Hart, Howard** (Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:20-2, 26, 28-31, 34-6, 38-9
- Hartfeld, Fred** (Commission des transports des provinces de l'Atlantique)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:62-3
- Hartfeld, hon. Richard** (premier ministre du Nouveau-Brunswick)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:6-23
- Hawker Sidddeley Canada Inc.**
 Trenton, N.-E., usine, 28:102, 105
 Fermeture, vente, etc., 28:128-9
 Mises à pied, 15:76
Voir aussi Transports ferroviaires—Routes
- Heads, John** (Commission canadienne des transports)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:8, 18-20, 23-4, 27-8
- Heath Steel, N.-B.** *Voir* CN Rail—Lignes—Abandon—Baribog
- Heaver, T.** (Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:128-31, 133-45
- Hélicoptères, transport, services.** *Voir* Transports aériens
- Henry Larsen.** *Voir* Brise-glace
- Hiebert, Rod** (Telecommunication Workers Union)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:149
- Highway Transport Board, Territoires du Nord-Ouest**
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports routiers, projet de loi C-19
- Hill, John** (Highway Transport Board, Territoires du Nord-Ouest)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:83-9
- Hinton, Alb.** *Voir* Champion Forest Products Limited; Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton; Transports ferroviaires—Accidents
- Hollis, Dana** (Truro and District Labour Council)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:117
- Holtmann, Felix** (PC—Selkirk—Interlake)
 Ports, 8:32-4
- Holtmann, Felix—Suite**
 Ridley, ile, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation, 8:59
 Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 8:32-4, 59
- Hornet, groupe d'étude.** *Voir* VIA Rail Canada Inc.
- Hornet, Jack** (Office de transport du grain)
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:48-9, 54, 58, 62, 69, 75, 77-81, 84
- Horodyski, Stan** (Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:100-7
- Hôtels.** *Voir* Aéroports
- Houille.** *Voir* pluriel Charbon
- Howard, J.F.** (Wabush Mines)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:8-15
- Howe, John** (Transport 2000 Atlantic; Transport 2000 Canada)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:92-105, 107; 23:54-6
- Howe, Ray** (Saskatchewan Wheat Pool)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:33-5, 39-40, 42, 47
- Hudson, Wilf** (Fédération du travail du Manitoba)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:79-91
- Hudson, baie.** *Voir* pluriel Baie d'Hudson
- Hudson's General**
 Contrats accordés par Air Canada, 29:17
- Hunter, James** (Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 23:77-85
- Huntington, hon. A.R.** (Société canadienne des ports)
 Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 8:5-7, 13-28, 31-66, 70, 72-80
Voir aussi Ridley, ile, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Fednav; Société canadienne des ports
- Hydro-Ontario.** *Voir* Administration de la voie maritime du Saint-Laurent—Revenus—Eau; Charbon—Transport de l'Ouest canadien—Vers l'Est; CN Rail—Charbon
- ICG.** *Voir* Énergie—Déréglementation
- ICL.** *Voir* International Carriers Ltd.
- Ile-du-Prince-Édouard, gouvernement**
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19—Entrée
- Iles-de-la-Madeleine, Qué.**
 Tourisme, développement, 27:97
Voir aussi Transports aériens—Liaisons intérieures—Ile-du-Prince-Édouard; Traversiers, services—Souris

- Guiney—Suite**
VIA Rail Canada Inc.—*Suite*
Rapport annuel 1987, 64:4-5, 28-30, 33, 38, 40, 43
Gulf, Voir Ridley, Jie, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Consortium
Hagglund, rapport, Voir Aéroports—Gestion
Hainsworth, C.G. (Association des syndicats de cheminots canadiens; Fraternité des ingénieurs de locomotives) Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 53:4-5, 14-5, 17 de loi C-19, 21:55-6, 58, 61-2
Halifax, N.-E. Voir Aéroports—Secours-incendie; Air Canada; Ports; Transports ferroviaires—Atlantique—Délassement; VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs
Halifax-Dartmouth and District Labour Council Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Halifax-Dartmouth Industries Ltd. Voir Brise-glace—Louis Saint-Laurent
Hall, Ken (Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers) Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:22-3, 30-1, 33
Hall, Norman (Dominion Marine Association) Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1986, 4:4-43; 42:5, 7, 14-5, 17-8, 21-2, 25-31, 35-7, 39-41, 43, 45-6
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:145-54
Hall, Shannon (Labour Council of Metro Toronto Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 23:65-8, 70-4, 77
Hamilton, Ont. Voir Aéroports; National Steel Car Ltd. Handicapés
Crosbie, l'hon. John, discours du 8 juin 1985 devant l'Association canadienne de la paralysie cérébrale, 21:107-8
Voir aussi Aéroports; Air Canada; Autocar, transports; Transports; Transports ferroviaires—Voyageurs; VIA Rail Canada Inc.
Handicapés, transports, programme, Comité de mise en oeuvre, Voir Transports, ministère
Hamigan, Lawrence (VIA Rail Canada Inc.) VIA Rail Canada Inc.
Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:5-17, 19-22, 25, 27-38, 40-2, 44-9, 51-5, 58-61
Rapport annuel 1987, 64:4, 6-9, 16, 21, 24-5, 27-8, 31-6, 40, 42-4
Happy Valley-Goose Bay, Labrador Municipalité, représentant, témoignage. Voir Témoins
- Gray, Darryl L.—Suite**
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 50:69; 52:24-6, 30; 54:25, 55:51-3, 82-5; 58:10-1, 13-5, 17-8, 21, 24, 27-9, 31, 33-4, 39; 59:24, 36-7, 39-40, 53, 67-9
Société canadienne des ports, 8:31-2, 58
Rapport annuel 1985, 7:37-8, 54-5; 8:31-2, 57-8, 63-4; 9:10-1, 19-20; 10:7-9
Transports, budget principal 1987-1988, 38:87, 94-6
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 11:20-2, 12:29-30, 32-3, 38, 60-2, 74; 13:27-9, 38-9, 52-3, 76, 82-4, 99, 103; 14:61-2, 87, 100; 17:61, 67-9, 75; 18:14, 63, 92, 108-10, 123, 152, 156-7, 164; 19:32; 20:46, 73, 87-8, 21:97, 111-2; 22:15-9, 80, 82-3; 23:20-1, 38; 24:17-20, 28, 39; 25:18-20, 42, 49, 56, 68, 89, 97; 26:96-7; 27:96-7; 28:29, 31, 96; 29:25; 30:28-30, 50-1; 31:37, 39-41, 43-4; 32:23-4, 31, 33, 35, 37-8, 41, 45, 48, 52; 33:47, 49; 35:29, 32, 42-3, 50, 53, 55, 57, 60, 63, 67, 71-5, 97-8, 102, 110, 112, 114, 124, 134, 138-9, 154-5, 161-2, 165, 188; 36:68, 88, 93-4, 97-9, 101-2, 104, 106-7, 109, 118-9, 121-8, 137, 139, 145, 147-8, 150, 156, 158, 161, 170, 177
Transports aériens, 13:76, 83; 22:15-9; 23:20-1; 25:18; 27:97; 37:87; 41:13-4, 31; 62:37-9
Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 41:13-4, 17, 31
Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:37-9
Transports ferroviaires, 12:30, 60; 13:29, 53; 17:75; 25:42; 54:25; 55:83
Travelers, services, 38:94-5
VIA Rail Canada Inc., 146
Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, plan d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:136-40, 142, 144-5
Green, Peter (Canadian Transport Lawyers' Association) Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:136-40, 142, 144-5
Greenaway, Richard (Travailleurs unis des transports) Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:91-102
Greyhound Allusions, 14:95; 16:29; 17:7; 23:54-5
Griffin Steel Wheel. Voir Transports ferroviaires—Roues
Gruchy, David (Canadian Transport Lawyers' Association) de loi C-19, 27:132-5, 137-45
Guatemala. Voir Inco
Guiney, R.J. (VIA Rail Canada Inc.) Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 50:69-72
VIA Rail Canada Inc.
Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:25-6, 35, 41-3, 49-50, 56-8

- General Motors du Canada—Suite**
Expéditions, transports, modes utilisés, ventilation, 24:43, 47
Sainte-Thérèse, Qué., usine, modernisation, assistance financière du gouvernement fédéral, 28:92-3; 29:89
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19; VIA Rail Canada Inc.—Matériel—Locomotives
- Générale électrique du Canada. Voir plutôt** Compagnie Générale Électrique du Canada
- Georgetti, Ken** (Fédération du travail de la Colombie-Britannique)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:92-113
- Girvan, Royce** (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:128-9
- Globe and Mail. Voir** Pétrole, industrie
- Goffin, David** (Association canadienne des fabricants de produits chimiques)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:57-61
- Goldman, Calvin** (ministère de la Consommation et des Corporations)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 24:29-38, 40-1, 46
- Goodwin, Terry** (témoin à titre personnel)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:108-15
- Goose Bay, Labrador. Voir plutôt** Happy Valley-Goose Bay, Labrador
- Gordon, gare de triage. Voir** CN Rail—Gare
- Gough, Michael** (Fédération canadienne des maires et des municipalités)
Transports aériens, dérèglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 40:28-30, 32-3, 38
- Graham, Alec** (Alberta Wheat Pool)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:56-61, 63-5
- Graham, Stan** (PC—Kootenay-Est—Revelstoke)
Charbon, 13:104-5
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 13:104-5
- Grain de l'Ouest, stabilisation, Loi**
Allusions, 19:105; 20:14
- Grain de l'Ouest, transport, Loi**
Allusions, 12:80; 14:30-1; 18:59; 19:8; 20:20
Preuve, fardeau inversé, nouveau critère, 19:63; 20:39-40; 38:64-5
Sanctions pouvant être imposées aux sociétés ferroviaires, 27:140
- Grain de l'Ouest, transport, Loi—Suite**
Expéditions, transports, modes utilisés, ventilation, 24:43, 47
Sainte-Thérèse, Qué., usine, modernisation, assistance financière du gouvernement fédéral, 28:92-3; 29:89
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19; VIA Rail Canada Inc.—Matériel—Locomotives
- Grains du Canada, Loi. Voir** Transports routiers, projet de loi C-19
- Grands lacs**
Niveau des eaux, 6:7
Baisse, mesures prises par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Voir aussi Céréales—Entreposage; Pilotage maritime—Coût moyen et Coûts; Recherche et sauvetage
- Gratwick, John** (International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:119-29
- Gray, Darryl L.** (PC—Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine; vice-président)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Plan d'entreprise 1986-1991, 3:35
Rapport annuel 1985-1986, 3:35; 42:58, 74, 87
Aéroports, 13:83; 38:95-6; 41:17
Air Canada, 13:82-4
Allusion à M. Gray, 44:16
Camionnage, 12:38; 18:92; 24:17-20; 25:89
Canadien National, budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:44-6, 59, 73-4
Céréales, 42:87
Charbon, 13:99, 103
CN Rail, 2:39, 41, 42; 12:29-30, 33, 62, 74; 13:29, 52-3; 18:110; 28:29; 30:28-9; 52:30
Comité, 8:79; 12:60; 17:85; 18:98; 22:80, 82-3; 24:28; 26:96-7; 35:117; 44:8; 52:5; 59:24
CP Rail, 13:28-9, 52
CSX Rail Transport, 55:82-5
Election à titre de vice-président, 1:7; 44:10
Fednav Limited, 8:57
Grain de l'Ouest, transport, Loi, 42:58
Îles-de-la-Madeleine, Qué., 27:97
Libre-échange canado-américain, 3:35
Minas Gaspé, 30:51
Privatisation, 14:100
Procédure et Règlement, 8:36, 38, 40-1, 76-7; 12:71; 17:61, 68-9; 28:29, 31; 35:102, 110; 49:17; 58:14
Radars, 62:38-9
Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation, 7:37-8, 54-5; 8:57-8, 63-4; 9:10-1; 10:7-9
Ridley Terminals Inc., 8:31-2, 58; 9:19-20
Roberts Bank, C.-B., terminus de charbon, 18:123

- Fongière, Gerry** (Potaro Marketing Council of Prince Edward Island)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:112, 116
- Fourgons de quene. Voir** Transports ferroviaires
- Frakes, Roly** (Novacor Chemicals Ltd.)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:112-7
- Fraser, Sid** (PC—Lambton—Middlesex)
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, plan d'entreprise 1986-1991 et rapport annuel 1985-1986, 3:20-1, 25
- Fraser, Don** (Interior Lumber Manufacturers Association)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:56
- Fraser, Institut. Voir plutôt** International Institute for Transportation and Ocean Policy Studies
- Fraser Inc.**
 Activités, description, 28:139
 Expéditions, transport, modes utilisés, 28:139
 Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
 Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers**
 Composition, représentativité, etc., 23:77-8
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
 Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Fraternité des ingénieurs de locomotives**
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
 Transports, projet de loi C-105
- Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada**
 Membres, nombre, 28:100
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
 Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Frazier, Ted** (Atlantic Provinces Trucking Association)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:43-8
- Frederick Transpor Ltd.**
 Allusion, 25:17
 Fermeture, 25:5-6, 13
- Freedman, rapport**
 Allusion, 21:138-9
- Freeman, David** (Novacor Chemicals Ltd.)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:114-5
- Friars, H.R.** (Association des manufacturiers canadiens)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:70-4, 80
- Friesen, Benno** (PC—Surrey—White Rock—Delta-Nord; secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et de l'Immigration)
 Comité, 62:16, 22-3, 32
 Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:16-23, 25, 32, 45-51, 64, 68-9
- Fulton, Jim** (NPD—Skeena)
 Aéroports, 38:56, 58
 Comité, 7:6-7, 20, 30; 8:43-4, 49, 75-6; 38:63
 Phares, 38:56-7
 Ports, 8:65-6
 Procédure et Règlement, 8:77; 37:30; 38:18-9
 Ridley, Ile, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation, 7:6-7, 9, 19-22, 26-7, 29, 34-7, 44-8, 52-3; 8:13-7, 20, 23-5, 56, 60-2, 64-5, 70, 76; 10:4-7, 15-8, 21-2; 38:62-3
 Ridley Terminals Inc., 10:4-5, 7, 15, 18
 Société canadienne des ports, 7:21; 8:14, 65-9, 71-2, 75-6, 78
 Rapport annuel 1985, 7:6-7, 9, 19-22, 26-7, 29, 34-7, 44-8, 51-3; 8:13-7, 20, 23-5, 56, 60-2, 75-8, 80-1; 10:4-7, 15-8, 21-2
 Spur Aviation, 37:24
 Transports, budget principal 1987-1988, 38:56-60, 62-3
 Transports aériens, 37:24-5; 38:57-8
 Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:6-7, 20, 22-5; 38:18-9
- Future Survey, publication. Voir** Déréglementation
- Galt, Ont. Voir** Marchandises dangereuses, transport—CP Rail
- Gander, T.-N. Voir** Transports aériens—Accidents
- Garde côtière canadienne. Voir** Bateaux de pêche—Sécurité—Groupe; Recherche et sauvetage—Services maritimes; Transports maritimes—Navigation et Nord—Sécurité
- Gardiner, Jim** (Fording Coal Limited)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:120-8
- Gartside, Bill** (British Columbia Motor Transport Association)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:61-72
- Garvey, Bruce** (Ridley Terminals Inc.)
 Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 9:4-29
Voir aussi Ridley, Ile, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation; Ridley Terminals Inc.
- Garvey, Terrance** (Westar Mining Ltd.)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:49-56
- Gatineau, Qué. Voir** Aéroports
- Geminl. Voir** Transports aériens—Réservation
- Gendarmerie royale du Canada (GRC). Voir** Aéroports—Sécurité; Turn-Air Ltd.—Dossiers
- General Accounting Office. Voir** Camionnage—Etats-Unis—Prix et Etats-Unis—Sécurité
- General Motors du Canada**
 Camions, parc appartenant à la compagnie, exploitation, 24:49

Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18

Fédération du travail de la Saskatchewan
 Composition, représentativité, etc., 20:48
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Fédération du travail de l'Alberta
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Fédération du travail de Terre-Neuve et du Labrador
 Composition, représentativité, etc., 26:89, 92
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18

Fédération du travail du Manitoba
 Membres, nombre, 21:79
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18

Fédération du travail du Nouveau-Brunswick
 Composition, représentativité, etc., 28:51
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
 Thayer, Frederick, relation, 28:60-1
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Fednav Limited
 Activités, description, etc., 10:13-4
 Canada Steamship Lines, capital-actions, participation, 8:57;
 10:14

Employés, nombre, 10:14
 Raison sociale antérieure, 7:18-9; 10:13
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Ridley, ile, C.-B., terminal de charbon, construction et exploitation; Ridley Terminals Inc.; Société canadienne des ports

Flander & Good Associates Limited. Voir CN Rail—Moncton—Fermeture

First Air
 Allusions, 15:55-6; 23:32-4
Firth, Donald (Conseil canadien du commerce de détail)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:103, 105-8

Fix, John (Fraternelle des wagonniers de chemins de fer du Canada)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:71-5

Fletcher, Doug (Canadian National)
 CN Rail, Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:5-24, 29-31, 34, 36-7, 39-40, 49
 Sécurité ferroviaire, projet de loi, 50:7-37
Flin Flon, Man. Voir Transports aériens—Liaisons intérieures

Flying Tigers
 Activités au Canada, 26:36
Folsy, Commission. Voir plutôt Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton
Foran, Jim (Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:24-6, 34
Ford du Canada Limitée
 Camions, parc appartenant à la compagnie, exploitation, 24:49
Fording Coal Limited
 Activités, description, 18:120
 Canadien Pacifique Limitée, relation, 18:123
 Expéditions, transport ferroviaire
 Burlington Northern, lignes, accessibilité, 18:125
 Contrats avec CP Rail, 18:123, 126
 Coûts, 29:115
 Expéditeur capitif, statut, 18:124
 Sociétés ferroviaires autres que CP Rail, lignes, accessibilité, 18:124-5
 Tarifs, publication, 18:120, 123
 Production, 18:120
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Roberts Bank, C.-B., terminus de charbon; Transports, projet de loi C-18
Forêts, industrie
 Bois d'oeuvre, exportations aux E.-U., taxe canadienne de 15%, 14:88; 18:32, 56-7
 Colombie-Britannique
 Expéditions, recours au camionnage plutôt qu'aux transports ferroviaires, 18:26, 28-30, 57
 Exportations, 18:17
 Importance économique, emplois créés, etc., 18:16-7
 Transports, coûts, 18:56
 Différences régionales, 18:31
 Prix de vente, proportion, 18:21
 Droits de coupe, 22:28-9
 Incendies, lutte, entente de collaboration interprovinciale, etc., 21:62-3; 23:5-6
Forrestall, J.M. (PC)—Dartmouth—Halifax-Est; secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion industrielle régionale et ministre d'Etat chargé des Sciences et de la Technologie)
 Brise-glace, 62:60-4
 Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:50, 53, 60-4
Fort McMurray, Alb. Voir Pacific Western Airlines Corporation—Liaisons
Fort Saskatchewan, Alb. Voir CN Rail—Lignes
Fortune, magazine. Voir Camionnage—États-Unis—Sécurité
Foster, Jim (Association du groupe de la navigation aérienne)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:62-76

- Engrais, industrie**
Expéditions, transport, modes utilisés
Sécurité, aspect, prise en considération, 17:30
Ventilation selon le mode, 17:29
Prix, 17:32-3; 20:71-2
Ventes, 17:32; 20:71
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- ENO Foundation for Transportation Inc.** Voir Camionnage—Etats-Unis
- enRoute**, carte de crédit. Voir Air Canada—Carte
- Entreprise Atlantique, programme**
Secrétariat, établissement à Moncton, N.-B., 38:46
- Entreprises ferroviaires du Canada.** Voir plutôt Les entreprises ferroviaires du Canada
- Environnement, ministre.** Voir Aéroports—Banff
- Erlichman, Louis** (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:39-40
- Esso Resources.** Voir Ridley, ile, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Consortium
- Evacuations médicales.** Voir Transports aériens
- Expo 86, Vancouver, C.-B.**
Allusion, 6:12
Voir aussi Transports aériens—Liaisons intérieures—Vancouver
- Eyton, R.T.** (Pacific Western Airlines Corporation)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:45-58
- Fabricants canadiens de produits alimentaires**
Composition, représentativité, etc., 22:40
Représentants, témoignages. Voir Témoins
- Farquhar, M.** (ministère des Transports)
Transports, budget principal 1988-1989, 60:13-5, 29, 33-4, 40-1
projet de loi C-19
- Federal Marine Terminals**
Siège social, 9:25
Voir aussi Ridley, ile, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Concurrence; Ridley Terminals Inc.—Garvey—Liens
- Federal Railroad Administration**
Représentant, témoignage. Voir Témoins
Voir aussi Transports ferroviaires—Etats-Unis
- Fédération canadienne des maires et des municipalités**
Comité des transports, représentativité, 55:30
Composition, représentativité, etc., 18:73; 40:24-5; 55:30-1
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Fédération du travail de la Colombie-Britannique**
Membres, nombre, 18:98, 108
Représentants, témoignages. Voir Témoins
- Énergie**
Déréglementation, 14:47-8
ICG, économies réalisées, restitution aux clients, décision de la Commission d'énergie de l'Ontario, 14:48
- Emploi, égalité.** Voir Air Canada—Handicapés
- Emblem, Norman** (Association canadienne des opérateurs de chars en commun Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:31-41, 43-4
- Ellis, J.R.** (PC—Prince Edward—Hastings)
Comité, séance d'organisation, 1:7-8
Grands lacs, niveau des eaux, 6:7
Transports, rapport annuel 1984-1985, 6:39-41
Transports aériens, 6:40-1
Transports maritimes, 6:39-40
Voie maritime du Saint-Laurent, 6:7
- Elliot, Andrew** (Institut canadien des engrais; Potash Corporation of Saskatchewan)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:27-37; 20:83-8
- Elliot, Dale** (Atlantic Provinces Trucking Association)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:41-5, 48-50
- Electricité.** Voir Voie maritime du Saint-Laurent—Saison
- Egglestone, Allen** (Alberta Gas Chemicals)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:33-8, 40-1
- Egalité pour tous**, rapport
Allusions, 19:123; 21:111
- Edsforth, John F.** (Travacon Research Limited)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:30-50
- Edsforth, John** (municipalité de New Westminster, C.-B.)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 54:13-5, 18, 20-9
- Edmonton, Alb.** Voir les sujets particuliers
- Edgar, John** (Mitsubishi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:146-53
- EDR.** Voir Développement économique régional—Ententes
- Écoliers.** Voir Autocar, transport
- Eaux intérieures, taux de fret, Loi.** Voir Transports, projet de loi C-18
- Entrepris Inc.**
Horaires, respect, 28:80
Position concurrentielle, 18:45-6, 48
Allusion, 27:66
Grève, 22:74
27:57; 28:53, 58-9, 73
15:40; 18:37, 45; 21:18; 23:14; 25:16, 27; 26:35, 48;
Acquisition par CP Air, répercussions sur l'emploi, etc.
- Eastern Provincial Airways**

- Déréglementation**—*Suite*
Gouvernement, position, 18:171-2
Voir aussi Autocar, transports—États-Unis; Camionnage; Énergie; Communications, industrie; Potasse—Taxis; Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105—Sécurité; Téléphone, services—États-Unis; Transports; Transports aériens; Transports ferroviaires; Transports maritimes
- Deschênes, Bernard** (Bureau canadien de la sécurité aérienne)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 34:4-19
- Détecteur de surchauffe**. *Voir* Transports ferroviaires—Sécurité
- Détroit, E.-U.** *Voir* Air Canada—Liaisons internationales
- Développement économique régional**
Board of Trade of Metropolitan Toronto, position, 29:60
Constitution, reconnaissance, 26:7
Ententes (EDER). *Voir* Transports—Développement
Ministres responsables du Développement économique régional, position, énoncé de principe, 26:7
Voir aussi Aéroports—Gestion—Prise; CN Rail; Sydney Steel Corporation—Rails; Transports; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens; Transports ferroviaires—Sociétés ferroviaires canadiennes; Transports routiers, projet de loi C-19
- Dickson, Craig** (Commission des transports des provinces de l'Atlantique)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:61-2, 64-71
- Dillman, E.L.** (Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:32-3
- Dillman, Elwood** (Scotia Investments)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:26, 36-40
- Dingwall, Dave** (L—Cape Breton—Richmond-Est)
Canada National, budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:41-2
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 53:15-7
SYSCO, 1:41-2
- Dinosaur, Alb.** *Voir* CN Rail—Lignes
- Dionne, Maurice** (Miramichi Pulp and Paper Company and Repap Enterprises Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:146, 149, 151-3
- Dole, rapport**. *Voir* Voie maritime du Saint-Laurent—États-Unis—Rapport
- Dollar canadien**. *Voir* Mines, industrie—Exportations; Pâtes et papiers, industrie—Exportations
- Domination Marine Association**
Composition, représentativité, etc., 4:5; 29:145
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Appendices; Céréales—Transports ferroviaire; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19; Voie maritime du Saint-Laurent—Commercialisation
- Dorval, aéroport international**. *Voir* Aéroports
- Douglas, Austin** (ministère des Transports)
Transports aériens, déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:19-47, 49-50
- Douglas, Ron** (Conférence canadienne des teamsters)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:25-6, 31
- Dow Chemical Canada Inc.**
Chiffre d'affaires, 19:41
Employés, nombre, 19:41
Expéditions, transports, modes utilisés, coûts, etc., 19:41
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Downey, Ray** (Manitoba Trucking Association)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:29-43
- Doyle, Kevin** (Sultran Ltd.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:23-4, 29-32
- Drogues**
Abus, consommation, etc. *Voir pluri* Alcoolisme et toxicomanie
Voir aussi Air Canada—Royaume-Uni
- Droits de douane**. *Voir* Transports maritimes—Cabotage—Navires
- Droits de la personne**. *Voir* Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105—Alcoolisme—Dépistage
- Droits et libertés, Charte canadienne**. *Voir pluri* Charte canadienne des droits et libertés
- Dubin, commission d'enquête**. *Voir* Transports aériens—Sécurité
- Dubois, Emile** (Luscar Limited)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:156-7, 160-1
- Dugunay, Léo** (P—Saint-Boniface)
Camionnage, 21:22, 34-5
CN Rail, 38:41
Procédure et Règlement, 21:34
Transports, budget principal 1987-1988, 38:39-42
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:22-4, 32-5, 69-70
Transports aériens, 21:69-70
VIA Rail Canada Inc., 38:39-42
- Duluth, E.-U.** *Voir* Autocar, transport—Thunder
- Durant, Austin** (Fraser Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:139-42
- East Coast Marine Services**. *Voir* Pilotage maritime—Canso
- East Coulee, Alb.** *Voir* CP Rail—Lignes—Rosedale
- Eastern Airlines**
Acquisition par Texas Air, répercussions sur l'emploi, etc., 29:16-7
Allusions, 18:38; 28:55

- CP Rail—Suite**
Lignes
Abandon, projets, 15:43; 20:16
Québec, 30:46
Beiseker-Irricana, Alb., 35:109
Col Rogers, C.-B., déviation, réduction, investissement, 13:47; 17:49, 52, 75
Gelées en vertu de la loi sur le transport du grain de l'ouest, 13:23, 32-3, 35
Non rentables, 13:22
Entretien, coût, 13:40-1
Rentabilité, statistiques, 13:15, 22; 29:139
Rosebud-East Coulee, Alb., exploitation en alternance avec CN Rail, 35:109
Scotford, Alb., ligne, construction, 13:29, 36
CN Rail, tarifs, répercussions, 19:37, 47
Marchandises, inspection et vérification sécuritaires, 50:51-2
Matériel roulant
Âge moyen, 15:76
Entretien, emplois, nombre éliminé, 19:69
Inspection et vérification, 50:50-1
Rendement, taux, 13:7; 14:45-6; 29:133
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Revenus
Moyenne par tonne-mille, 13:9-10
Prévisions, 17:74
Sécurité, core, 13:10
Services multimodaux, expansion, 13:9
Trafic
Exportations, proportion, 13:10
Transfrontalier, proportion, 13:29
Voit aussi sous le titre *susmentionné* Filiales
Tunnel *Connaught*
Construction, financement, etc., 42:11-2
Voit aussi Céréales—Transport ferroviaire—Tunnel
Voies, inspection, 50:50-1
Voit aussi les sujets particuliers
Crichton, John (Northern Air Transport Association)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:120-30
Crosbie, hon. John C. (PC—Saint-Jean-Ouest; ministre des Transports)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 6:39
Aéronautique, Loi, 6:9; 11:6
Aéroports
Aide, programme international, projets, 6:11-2, 44
Amélioration, subventions fédérales, 6:10-1, 44-5
Banff, parc national, 38:60-1
Deer Lake, T.-N., amélioration, travaux, etc., 6:31-2
Dorval, aéroport international, 38:54
Gestion, 38:26, 31-2, 36-7, 59
Hôtels, 6:11
Installations aéroportuaires, aménagement, financement, recours au secteur privé, 6:11, 29
Lester B. Pearson, aéroport international, 6:11
Ottawa, aéroport international, 6:44
Privatisation, 38:32
Restaurants et cafétérias, coût des repas, service, etc., 6:43
Secours-incendie, services, 6:27-8, 32; 31:45-6; 38:65-6
Sécurité, 6:9-10, 12, 35-6; 11:41; 38:52, 54, 56, 67
- Crosbie, hon. John C.—Suite**
Air Canada, 6:32
Privatisation, 38:59, 61-2
Royanne-Unit, drogues trouvées à bord d'un appareil d'Air Canada, cautionnement exigé par les douanes britanniques, remboursement, etc., 38:55-6
Automobiles
Ceintures de sécurité, port, 6:12
Conducteurs, nombre, augmentation, 6:12
Immatriculations, nombre, augmentation, 6:12
Feux de jour, installation obligatoire sur les nouveaux modèles, 6:12
Bateaux de pêche, sécurité, 38:61
Brise-glace polaire de classe 8, 6:15, 36-7
Camionnage
Concurrence, 11:19-20
Entreprises canadiennes, activités aux E.-U., 11:39-40; 31:9
Licences d'exploitation, obtention, 35:99, 104
Prix abusifs, 11:8, 48-9
Réglementation, 11:8, 26; 35:103, 106
Sécurité, 11:7, 17-20, 30, 42; 31:6-8, 25-7, 35; 35:99
Canadian National (West Indies) Steamships Ltd., 38:67
Carr, Shirley, 6:18-9
Céréales, transport ferroviaire, 6:10
CN Rail
Autosuffisance financière, mandat, 11:36
Lignes, 6:52-3; 35:115-6
Moncton, N.-B., ateliers, 6:45-8; 11:34, 36-8; 31:32-3; 38:43-6
Pointe Saint-Charles, Qué., ateliers, 6:48-9; 38:30
Code canadien du travail, 35:111
Conférences maritimes, Loi dérogatoire (projet de loi C-21), 6:9
Congrès du travail du Canada, 6:26
Entreprise Atlantique, programme, 38:46
Expo 86, Vancouver, C.-B., 6:12
Grain de l'Ouest, transport, Loi, 6:10; 38:65
Marchandises, transport dans la région atlantique, subvention, Loi, 6:10; 31:15, 31
Marchandises, transport dans les provinces maritimes, taux, Loi, 6:10; 31:15, 31
Marchandises dangereuses, transport, 6:14; 11:6
Marchandises dangereuses, transport, Loi, 6:15
Marine Atlantique, 11:14
Marine marchande, Loi (modification), projet de loi C-75 (1ère session, 33e législature), 6:9, 16
Pacific Western Airlines Corporation, 6:32
Phares, 38:57
Ports, Churchill, Man., 11:37
Procédure et Règlement, 6:13; 35:102
Recherche et sauvetage, 6:14-5
Ridley, Ile, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation, 38:63
Routes, construction et entretien, 6:10; 38:60
SYSCO, rails, achats par CN Rail, 11:37-8
TerraTransport, 6:48; 11:31
Transport 2000 Canada, 6:26
Transport multimodal, accidents, organisme d'enquête, création proposée, 6:15; 11:7, 17

Contrat—Suite

Assistance financière reçue du gouvernement américain, 25:59; 28:60; 29:111, 138

Privatisation, 19:104; 28:60; 29:138

Conseil canadien de l'horticulture. Voir Transports, projet de loi C-18—Transports ferroviaires—Contrats

Conseil canadien du commerce de détail

Composition, représentativité, etc., 27:98

Représentants, témoignages. Voir Témoins

Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Conseil des ports nationaux. Voir Ridley, Ile, C-B., terminus de charbon, construction et exploitation

Conseil du Trésor. Voir Ridley, Ile, C-B., terminus de charbon, construction et exploitation—Fednav

Conseil national de recherches (CNR). Voir Aéroports—Sécurité—Équipement—Amélioration

Conséquenceur d'événements. Voir Transports ferroviaires—Accidents—Hinton Circulation; VIA Rail Canada Inc.

Consommateurs. Voir Transports—Déréglementation et

Sociétés de la Couronne—Conseils; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Concentration—Economies et

Consolidation et Déréglementation et Etats-Unis; Transports routiers, projet de loi C-19

Consommation et Corporations, ministère

Bureau de la politique de la concurrence, direction des industries réglementées

Chandler, Harry, directeur intermédiaire, entrée en fonctions, date, 16:38

Emplois, nombre, 16:38

Pouvoirs d'enquête en vertu de la Loi sur la concurrence, 16:44

Représentants, témoignages. Voir Témoins

abusifs; Comité—Témoins—Comparution; CP Air—Acquisition; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Constitution. Voir Développement économique régional

Construction navale

Contrats octroyés par le ministère des Transports, processus, modalités, 38:81-3

Contrats confidentiels. Voir Camionnage—Alberta; Transports, projet de loi C-18—Transports ferroviaires; Transports ferroviaires—Etats-Unis

Contreplaqué. Voir Crown Forest Industries

Cooper, Robert T. (Dow Chemical Canada Inc.)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:41-7

Cope, Raymond (Ontario Trucking Association)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:5-16, 18-22

Cormack, J.M. (Comité supérieur du transport du grain)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:19-33

Cornwall, Ont. Voir C-I-L Inc.; Voie maritime du Saint-Laurent—Ponts

Council of Forest Industries of British Columbia

Expéditeurs capifs, proportion des membres, 18:18, 23, 27-8, 31, 34

Interior Lumber Manufacturers' Association, affiliation, 18:61

Représentants, témoignages. Voir Témoins

Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Cour fédérale. Voir Transports, projet de loi C-18—Office—Décisions—Assimilation

Courtright, Ont. Voir C-I-L Inc.

CP Air

Acquisition par Pacific Western Airlines Corporation, 17:26, 67; 18:11, 35, 39, 96, 114; 19:77, 102, 22:10, 74; 23:15-6, 49; 27:57; 36:111; 40:5, 14, 29-30

Concurrence, position face à Air Canada, etc., 24:33-4, 39-41

Consommation et Corporations, ministère, étude, surveillance, etc., 16:38; 24:33-5, 39-41

Dettes assumées par PWA, 16:56; 18:43

Emploi, répercussions, 15:40; 18:37; 19:77; 22:9-10, 15; 23:14; 25:16, 26-7

Liaisons aériennes à partir des grands centres urbains, répercussions, 16:56

Service, répercussions, 18:42-3

Classe *Attache*, comparaison avec l'ancienne classe *Empress*, 18:42

Frete aérien, Terre-Neuve, services, 26:36

Liaisons intérieures

Happy Valley-Goose Bay, Labrador, 26:64, 70

Ouest canadien, services, 18:43

Stephenville, T.-N., service de réactes, suppression, 26:32-3, 53

Repas, service, qualité, 18:42

Comparaison avec Air Canada, 18:44

Réservation, système *Pegasus*, 15:53; 17:13; 18:133

Consolidation, répercussions sur l'emploi, 18:96

Voir aussi Eastern Provincial Airways—Acquisition; Nordair—Acquisition; Pacific Western Airlines Corporation—Contrôle

CP Rail

Alcoolisme et toxicomanie

Assistance aux employés, 50:48-9; 51:41

Dépistage, 50:43-4, 48-9

Bache Securities Inc., prospectus, 17:74-5

Bénéfices, 14:19

Charbon, transport, tarifs, 13:36

Clients, services, réorganisation, 13:8

Difficultés financières, 1:21; 20:78

Filiales aux Etats-Unis, 13:52; 17:35; 19:51

Description, 13:28

Etendue du réseau, 13:28; 18:23

Traffic confié par CP Rail et vice-versa, 13:29

Frais d'exploitation, comparaison avec les sociétés ferroviaires américaines, 18:24

- Comité—Suite**
Voyages—*Suite*
- Comité**
Voie maritime du Saint-Laurent—Comité
Voir aussi Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; Aéroports; Association internationale des ports des Grands lacs; CN Rail—Plans; Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105—Déplacement *et* Réglementation—Examen; Transports aériens—Sécurité
- Comité supérieur du transport du grain**
Comité, 20:19, 28-9
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Céréales—Transport ferroviaire—Embranchements; Transports, projet de loi C-18
- Comités parlementaires**
Spécialisation, 44:10
- Commerce canado-américain**
Protectionnisme américain, 25:77
- Commerce du détail, industrie. Voir** Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Commerce international. Voir** Céréales; Transports ferroviaires—Tarifs-marchandises
- Commission canadienne des transports (CCT)**
Bureaux régionaux, nombre, emplacement, etc., 35:50-1
Employés, nombre, 14:7
Evolution, études, 14:12
Expéditeurs, traitement, 19:49, 52
Inefficacité, lenteur des décisions, etc., 19:49, 25:10-1
Nielsen, l'hon. Erik, président, nomination, 14:10
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Responsabilités, attribution à d'autres organismes, 14:7-8
Transports ferroviaires, traitement favorable, 14:14, 25:10
Voir aussi les sujets particuliers
- Commission canadienne du blé**
Bureaux à l'étranger
Londres, R.-U., fermeture, 42:55-6
Tokyo, Japon, saison d'été, 42:70
Clients, loyauté, 42:60
Commercialisation, activités, 42:58-60, 62-3
Décisions, autonomie, 42:66
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi les sujets particuliers
- Commission de développement du Port d'Halifax-Dartmouth**
Historique, 27:129
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Commission de l'énergie de l'Ontario. Voir** Energie—Déréglementation—ICG
- Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton**
(Foisy)
Recommandations, 21:96, 133; 34:12
À l'étude, 49:10, 14-5
Étude par le Comité, 47:6-32
Mise en application, 47:10, 24; 53:4
CN Rail, 50:34
CP Rail, 50:52-3
Parties intéressées, réactions, collaboration *et* suivi, 47:7
Rejetée, 47:9-10, 12-4
- Commission d'enquête sur la collision...—Suite**
Recommandations—*Suite*
Retenues, 47:7-8
Travaux, 47:6-7
Voir aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105
- Commission d'enquête sur les accidents de transport**
Création, mesure législative, présentation, 49:5, 8; 55:38; 57:42; 60:7
Employés, provenance, transfert d'autres organismes de surveillance *et* de réglementation, 47:17
Mission, 47:16-7; 57:41-2
Voir aussi Transports ferroviaires—Accidents—Enquêtes
Commission d'enquête sur les accidents ferroviaires. *Voir* Transports, projet de loi C-18
- Commission des transports des provinces de l'Atlantique**
Mandat, 28:62
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Compagnie Générale Électrique du Canada (CGE). Voir** CN Rail—Moncton
- Concurrence, Loi**
Fusion, préavis, réglementation, disposition, promulgation, 16:38-9; 24:29
Prix abusifs, disposition, modification proposée, 17:13
Voir aussi Camionnage—Entreprises canadiennes—Fusions *et* Prix abusifs; Consommation *et* Corporations, ministère—Bureau—Pouvoirs; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Déréglementation
- Conférence Board du Canada. Voir** Transports—Déréglementation
- Conférence canadienne des teamsters**
Composition, représentativité, etc., 16:18-9
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Camionnage—États-Unis—Comité; Transports routiers, projet de loi C-19
- Conférences maritimes. Voir** Transports maritimes
- Conférences maritimes, Loi dérogatoire** (projet de loi C-21)
Allusions, 6:9; 27:23-5; 28:144
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Congrès du travail du Canada**
Allusions, 6:25-6
Composition, représentativité, etc., 25:11, 20
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Carr, Shirley; Comité—Témoins—Comparution; Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105—Alcoolisme—Dépistage; Sociétés de la Couronne—Privatisation; Transports, projet de loi C-18
- Connauht, tunnel. Voir** CP Rail—Tunnel
- Connolly, Pat** (municipalité de New Westminster, C.-B.)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 54:4-13, 15-21, 23-30
Allusions, 13:37, 52; 27:53
- Conrai**

Comité—Suite

Temps de parole et ordre d'intervention, 1:18, 23-4, 35, 38-9, 53; 2:18-9, 43; 4:17, 27; 6:23, 29, 33-4, 39; 8:26; 11:14, 20, 30, 44; 12:41, 48, 59-60, 62; 13:71, 77; 14:6, 26, 74, 77-8, 80-1, 88, 90, 106-7, 114; 16:7-10, 111, 117, 119-20, 124; 19:40, 53; 20:14, 30; 21:25, 27-8, 40, 43; 22:15, 36; 23:20, 19; 24:12-3, 16; 27-8; 28:24, 63, 74; 29:11, 27; 30:13-4, 19, 24, 39; 31:13-4, 19, 20, 40; 32:13-4, 19, 24, 39; 33:90; 38:63-4; 40:21-2; 41:31; 42:64; 60:6, 15; 62:16, 22-3, 25, 33

Documents

Annexion au compte rendu, 1:75; 4:43-4; 17:37; 37:9

Audio-visuels

Diapositives, 46:4-5; 48:5

Film, 24:5

Vidéos, 54:6; 56:51-2

Dépôt auprès du greffier, 1:51, 54; 14:115; 17:38, 74-5; 44:63-4; 51:40; 54:27-8; 56:37

Distribution aux membres du Comité, 7:6-7, 19-20; 8:76; 11:9-10, 26; 14:53-4, 79; 15:23, 33; 22:83-4; 23:64; 30:59; 33:9; 35:25; 112; 36:74-5, 163; 38:9; 40:30;

56:10

En français, disponibilité, 48:5; 49:16-7; 52:5; 57:5, 9-10

Exemplaires demandés, 16:18, 27; 17:23; 19:10; 20:22; 22:19; 23:58; 24:26-7; 25:93-5; 27:87, 145; 28:137

139; 29:72, 77; 30:48; 32:4-5, 18-9; 35:112; 39:7-8, 47-9; 40:39; 42:74; 52:5

Traction, 14:82, 85-6; 33:9

Greffier, titulaires, changement, 44:11

Mandat, 57:8

Ministre, comparution, 2:48; 6:49-50, 52, 54; 14:10; 30:59-60; 31:13-4, 19-21; 35:25, 82, 110; 37:3; 38:6, 59, 68; 60:6, 30

Personnel de soutien, diligence, 36:191-2; 52:5

Président, élection, 1:7; 44:8

Quorum, 59:24

Recherche, Cuthbertson, D., contrats, 37:3; 60:5

Régie interne, questions, étude, 43:26-7

Représentation, frais. Voir sous le titre susmentionné

Budget—Virements

Séance d'organisation, 1:7-17

Séances

A huis clos, 4:44; 7:3; 13:55; 14:63; 31:3; 37:3; 38:4; 39:4; 41:3; 42:3; 44:4-5; 49:14; 60:43

Tenue, demande, etc., 17:61; 38:21-2; 43:27

Ajourner, 38:101

Calendrier, 1:13-4; 7:30; 30:59; 37:3, 40; 38:64; 41:24, 31; 44:11, 14

Conflit d'horaires, 50:32, 36-8

Durée, 3:25; 35:6; 12:60; 13:47-8

Prolongation, 8:44; 13:47; 14:37; 17:63-4; 35:117, 123-4; 44:48-50

Suspension, 36:157

Pour un vote à la Chambre, 8:49; 15:48; 25:38; 32:4-6, 12, 19; 35:124

Tenue et impression des témoignages en l'absence de quorum, 1:7-8

Sous-comité du programme et de la procédure

Composition, 1:8

Création, 1:8

Comité—Suite

Sous-comité du programme et de la procédure—Suite

Rapport premier, 1:61-2

Réunions, 1:17; 2:43; 6:54; 12:60

Tenue demandée, 40:41

Sous-comités, création, 6:5, 7

Actualité avant le début des délibérations, autorisation, 57:4

Témoins

Audition, ordre, 17:63, 68; 21:54; 27:34, 48

Comparution, convocation, etc., 1:54, 74-5; 8:75, 79-80; 12:87; 16:18, 45; 19:65, 101; 20:83; 25:7-8; 28:82-3; 37:39; 49:32

Bureau canadien de la sécurité aérienne, 14:34; 18:48; 30:61-2; 33:8; 40:10

Canadian Owners and Pilots Association, 41:20, 24

Chow, Garland, 16:43

CN Rail, 40:40-1

Congrès du travail du Canada, 18:111

Consommation et Corporations, ministère, 17:89

Lambert, Marcel, dispense de comparution, 60:31-2

Manitoba Organization of Nurses' Associations, 21:146

Newcastle-Chatham and District Labour Council, 28:82

Northwest Ontario Air Carriers Association, 21:146-7

Préavis, 18:113, 171; 19:76-7, 101-2

Syndicat canadien de la fonction publique, 21:146-7

Thayer, Frederick, 22:76-83; 26:62-3, 95-7

Transport 2000 Canada, 14:100-1

Transports, ministère, 44:6, 33; 46:28

Turner, Fred, 37:5-8, 39; 38:6-8, 11, 14, 20-1

United Food and Commerce Workers International Union, 21:147

Frais de déplacement et de séjour, remboursement, 1:9-10; 18:7, 15-6; 22:79; 25:7

Mémoires

Lecture abrégée demandée, 13:9-10, 18; 14:37, 82; 16:63; 17:38; 19:33; 26:56, 89; 41:5; 42:6; 54:10

Présentation écrite demandée, 20:96

Réponses par écrit, 1:75; 37:39-40; 39:49-50; 44:18, 49, 55, 63-4; 60:29; 31, 35

Temps de parole, 14:97-8, 108, 111; 16:7-11, 45, 65; 17:6; 18:7, 20, 49, 97-8, 113; 19:33, 103, 121; 21:42, 79, 131, 138, 140; 22:36; 23:75, 77-8; 24:12-3; 25:83; 26:56; 27:21, 55; 28:57, 137; 29:66

Travaux. Voir plutôt Travaux du Comité

Vice-président, élection, 1:7; 44:10

Voyages

Europe

Autorisation de voyage, contenu, étude, 44:4

Impressions de voyage, commentaires de certains membres, récits anecdotiques ou observations, 44:9-17

Projet de rapport, contenu, teneur, rédaction et examen, 44:5-6, 8-9, 11, 13, 72; 45:32

Remboursement de frais de transport aérien à deux membres, 44:6

Remerciements au personnel de soutien du Comité, 44:9-10, 13-6

Voir aussi Ordres de renvoi—Comité—Voyage;

Transports aériens—Déréglementation—Politique—Comité

- Code canadien du travail**
Alcoolisme et toxicomanie, dépistage, dispositions, inclusion et modification, 57:7
Allusions, 18:39; 28:133; 32:35-6; 35:111
Votre Camionnage—Sécurité—Camionneurs—Heures et Sécurité—Code: Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105: Transports, projet de loi C-18—Commission canadienne des transports—Santé: Transports aériens—Sécurité—Pilotes
Code criminel. Voir Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105
Code national de sécurité. Voir Transports routiers—Sécurité: Transports routiers, projet de loi C-19
Col Rogers, C.-B. Voir CP Rail—Lignes: Transports, projet de loi C-18—CP Rail
Collins, Daniel (Travailleurs unis des transports)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 56:37-51
Collins, Frank (Pear, Marwick & Partners)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 25:50-69
Colombie-Britannique, gouvernement. Voir Transports, projet de loi C-18—Étude—Témoins
de loi C-19—Étude—Témoins
Cominco Chemicals and Fertilizers
Cargeland, Alb., usine, employés, nombre, 20:71
Chiffre d'affaires, 20:66
Expéditions, transport
Coûts, 20:67-8
Modes utilisés, ventilation, 20:67
Marchandises dangereuses, production, 20:68
Marchés, 20:66-7
Production, capacité, 20:66
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18: Transports ferroviaires—États-Unis—Contrats: Transports routiers, projet de loi C-19
Comiskey, Charlie (Association de manufacturiers canadiens)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 56:28-36
Comité
Budget des dépenses, 23:47; 49:14-6
Virements de fonds
Du poste *Divers* au poste *Frais de représentation*, 37:3
Fonds restants non engagés, transfert au poste *Voyage*, 42:3
Cadeaux offerts par les membres du Comité dans l'exercice de leurs fonctions, achat, autorisation, 44:4
Comité directeur. *Voir plutôt* sous le titre *susmentionné*
Sous-comité du programme et de la procédure
Composition
Modifications, 15:49
Voir aussi Ordres de renvoi
Déplacements. *Voir plutôt* sous le titre *susmentionné*
Voyages
Députés
Absence, 25:47; 47:6; 50:7
Ponctualité, manque, 15:48-9
Présence, 44:44
Substituts, 15:49
- Cochrane, Dennis H.—Suite**
CN Rail, 18:180-3; 21:19-20, 59-61; 25:27-8; 28:10, 35, 93-4, 115, 131-2, 134; 60:17-9
Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:13-7, 19-24, 33-9, 43-8
Comité, 26:96; 37:39-40
Congrès du travail du Canada, 25:11
Council of Forest Industries of British Columbia, 18:31
CSX Rail Transport, 55:75
Eastern Provincial Airways, 18:45-6, 48; 27:66
Fording Coal Limited, 29:115
Forêts, Industrie, 18:31
General Motors du Canada, 28:93
Marine Atlantique, 62:33-6
Moncton, N.-B., 48:43-4
National, 14:90
Ports, 7:28-9
Potasse, 16:17; 29:113
Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation, 7:14-7
Routes, 60:33-4; 62:33
Scotia Investments, 27:37
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 54:19-20, 25:7; 55:21-4, 74-5
Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 7:14-7, 28-9
Société du port de Saint John, 44:34-5
TerraTransport, 26:115
Transports, budget
Principal 1988-1989, 60:17-9, 33-5
Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:34-41
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 13:10, 87-90; 14:35, 86, 90-2, 102-7; 16:14-7, 57; 17:88; 18:31, 45-8, 79-81, 87-8, 140, 147, 180-3; 19:40-1, 94-8, 103-4; 21:19-21, 58-61, 65, 72-8; 23:72-5; 24:21-6; 25:11-2, 15, 27-9, 48-9; 26:19-22, 69-71, 96, 115-6; 27:17-8, 30-1, 37-8, 66-6, 8, 94-5; 28:9-10, 12, 35-7, 46-8, 67-9, 93-4, 115, 131-2, 134; 29:55, 99, 113-6, 159-60; 31:37-9; 35:33-4, 37, 45-6, 51-2, 68-70, 127, 139, 160-1, 163-4, 166-9, 171, 184-8, 194-7; 36:74, 81-4, 99, 115-6
Transports aériens, 13:87-8; 14:90-1; 18:46-8; 21:72-7; 23:72-5; 25:12, 15; 26:70-1; 27:66-7
Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:30, 42-5, 47
Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:33-7, 39, 53
Transports ferroviaires, 18:80; 21:59, 77-8; 23:74-5; 25:12, 15, 48-9; 29:113-4; 54:19-20, 25-7; 55:74
Travaux du Comité, 39:12, 14, 17-8
Travailleurs, services, 26:69
Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:17-8, 26-7, 39-40
Voie maritime du Saint-Laurent, 39:14
- Cochrane, James** (Harmon Corporation of Stephenville)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:33-4

CN Route

- Employés, pré-retraite, indemnités de cessation d'emploi, etc., 1:27-8
- Vente par CN
- Acheteurs, 1:25
- Cargaisons du CN, reprise par les nouveaux propriétaires, 1:26, 28
- Décision, motifs, 1:24-5
- Emplois, protection, dispositions, 1:26-7
- Employés de CN, conflits d'intérêts, enquête, 1:60-2
- Pensions, régime, répercussions, 1:26-7
- Prix, 1:25-6
- Travailleurs, répercussions, 21:137
- CNCP Télécommunications
- Activités, réorientation, 63:25
- Canadien National, intérêts, cession, 63:25
- CNR, Voir Conseil national de recherches
- Coal Association. Voir Transports ferroviaires—États-Unis
- Coalition Against Free Trade
- Représentant, témoignage. Voir Témoins
- Coalition des organisations provinciales ombudsman des handicapés
- Composition, représentativité, etc., 21:107
- Représentants, témoignages. Voir Témoins
- Coalition of Concerned Shippers
- Composition, représentativité, etc., 16:59-60
- Création, bus, etc., 16:61, 76
- Public Affairs Management, démarchage, services, recours, 16:77
- Représentants, témoignages. Voir Témoins
- Thompson, Keith, relations, 16:67-9
- Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—Fourgons; Transports routiers, projet de loi C-19
- Coalitions, enquêtes
- Protocole d'enquête entre le Canada et les E.-U., 24:37-8
- Cochrane, Dennis H. (PC—Moncton)
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:22-4
- Aéronautique, Loi, 21:74
- Aéroports, 39:18, 30, 42-5; 44:35-41; 62:36-7
- Air Atlantique, 18:45-6, 48; 21:73; 23:74
- Air Canada, 13:88-90; 14:107
- Alberta Gas Chemicals, 19:40-1; 25:12
- Albertans Against Deregulation, 19:103
- Camionnage, 18:87-8; 19:95-6; 21:75, 77-8; 23:75; 24:21-6; 25:12, 15; 26:21-2, 116; 27:18; 28:46-7
- Canadien National, 39:12, 14; 60:34-5
- Budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:32-6, 67
- Céréales, 42:22-4
- Champion Forest Products Limited, 25:12
- Charbon, 29:113-4, 159-60

CN Rail—Suite

- Moncton, N.-B., atelières—Suite
- Fermature—Suite
- Intervention du gouvernement, propos du ministre, etc., 11:35-8; 18:182; 28:12, 26, 28-30, 35, 88-9, 92; 31:32-3; 60:17-8
- Motifs, 48:7-10, 12, 14-5, 26-8, 30, 35-7, 41, 47-9
- Sécurité d'emploi des employés, 47:37-8
- Transports ferroviaires, déréglementation, relation, 18:175, 180-1; 21:59; 28:96, 102, 130
- Frais généraux et coût de production unitaire, 48:33, 38-9, 49
- Installations désaffectées, 48:33-4
- Locomotives Bombardier, réparation, 1:37-8; 38:44
- Productivité, 28:88, 132
- Réindustrialisation, 1:23; 25:26; 60:16-8
- Syndicats
- Représentants, témoignages. Voir Témoins
- Voir aussi Transports routiers, projet de loi C-19
- Travaux, transfert à Montréal et ailleurs, 28:84-5, 90-1, 96; 48:29-30, 37, 46-7
- VIA Rail, utilisation, 2:26; 38:45-6
- Passages à niveau, paiements versés par les municipalités, 12:46-7
- Plans quinquennaux
- Comité, étude demandée, 40:40-1
- Présentation, 12:52-3
- Pointe Saint-Charles, Qué., atelières, 1:36-7, 62; 25:28; 28:91
- Contrats de l'étranger, 1:47-8; 6:48; 38:30
- Conversion, vocation commerciale, 48:8, 10, 13
- Employés, sécurité d'emploi, 1:47-8
- VIA Rail, locomotives, réparation, 1:63; 2:25-6; 6:48-9
- Voir aussi Transports, projet de loi C-18—CN Rail
- Potasse, transport, contrat avec un acheteur américain, 12:82
- Prix convenus, régime, recours, 12:66
- Productivité, 12:7; 48:5-6
- Produits canadiens, achat, politique, 1:40
- Rails, achats, 12:80-1; 63:28
- Fournisseurs étrangers, proportion, 1:40
- Reniabilité, 63:7
- Revenus, croissance, prévisions, 12:7
- Rôle de société de la Couronne, 12:52-3; 15:44; 27:123-4
- Sécurité, dispositions, 50:9
- Sous-traitance, 48:17
- Trains à conteneurs gérbes, mise en circulation, possibilité, 63:29-30
- Transcona, Man., atelier diesel, modernisation, 1:65-6
- Transport intermodal, services, développement, 63:21-2, 24
- Voies
- Doublement, projet, suspension, 1:72-3
- Inspection, 50:17-8
- Voyageurs, transport, service entre Prince Rupert, C.-B. et Jasper Alb., abandon, 18:116
- Winnipeg, Man.
- Parc de récupération, fermature, 63:27
- Voir aussi sous le titre susmentionné Moncton—Employés—Mutation
- Voir aussi les sujets particuliers

- CN Rail—Suite**
 London, Ont.—*Suite*
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Moncton—Compagnie
 Matériel roulant
 Âge moyen, 15:76
 Entretien
 Autres sociétés ferroviaires, contrats de sous-traitance, 1:62-5
 Emplois, nombre éliminé, 19:69
 Etude interne, conclusions, divulgation, etc., 1:33-5; 6:46-7; 28:87, 128
 VIA Rail, travaux, 1:63
 Inspection et vérification, 19:107; 21:99; 50:18
 Location à bail
 Aux E.-U., répercussions sur l'emploi dans les ateliers d'entretien, etc., 21:56-7; 25:13; 28:104; 29:90
 Locomotives, 48:32, 39-41
 Locomotives
 Besoins, 63:8, 27-8, 31
 Fournisseurs, 63:27, 31
 Wagens-citernes, atelages sécuritaires, 50:10
 Melville, N.-B., activités, rationalisation, emplois perdus, etc., 40:40
 Moncton, N.-B., ateliers, 1:62; 8:35; 11:14-5, 34; 25:12; 28:33, 58
 Compagnie Générale Électrique du Canada, achat, 1:36, 66; 28:11-2; 48:10-1, 14-5, 18:181-2
 Employés, répercussions, 6:45; 18:181-2
 Implications financières pour CN Rail, 1:65
 Installations, transformation en ateliers de fabrication de locomotives, etc., 1:37, 64-5; 18:181-2
 London, Ont., usine de fabrication de locomotives de la CGE, répercussions, etc., 28:22-3; 38:44
 Négociations avec les syndicats, échec, etc., 1:32-3, 35; 6:45, 47; 11:37; 12:50-1; 18:110, 175, 180-3; 21:59-61; 25:27-8; 28:89-90, 130-2; 38:44-5; 48:11, 26-9, 31-3; 60:18-9; 63:32-3
 VIA Rail Canada Inc., locomotives, achat, facteur incitatif, 38:43-4
 Employés
 Effectifs, rationalisation, 48:11-3, 18-9
 Mise à pied, 1:35-6, 67; 6:46; 11:35; 12:50; 15:43; 16:11-2; 21:12; 28:120; 40:40
 Mutation à Winnipeg, Man., etc., 21:19-20; 28:95
 Salaire moyen et avantages sociaux, 47:34-5
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Moncton—Compagnie; Moncton—Fermetur
 Fermetur, 6:45-8; 18:111; 25:13; 28:10-4, 16, 25-31, 83, 93-7, 100, 120, 122; 29:89-90; 33:26
 Analyse économique de la compagnie, accès et confidentialité, 47:4-5, 13
 Coûts sociaux, 48:37-8, 46, 48
 Développement économique régional, répercussions, 28:84, 87, 117, 128; 33:23-5
 Employés affectés, programme d'aide, 11:38; 31:33; 38:45
 Emplois d'encadrement, traitement privilégié, 28:85
 Etude, 48:4-49
 Flander & Good Associates Limited, étude d'impact, 28:87, 117-8
 Garantie d'emploi, régime, prestataires, 48:12, 14-25, 30-1, 36
- CN Rail—Suite**
 Employés
 Embauche, 48:21, 25-6
 Mise à pied, projets, 21:7, 12-3, 131; 23:67; 28:119-20
 Nombre, 12:8
 Réduction, 48:21, 25-6
 Professionnalisme, 12:8
 Sécurité d'emploi, 48:21, 23-6
 Rotation, taux, 48:24
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alcoolisme—Aide; Colombie-Britannique; Moncton; Pointe Saint-Charles
 Exploitation et technologie, répartition mondiale, 12:7-8, 52
 Filiales aux États-Unis, 13:52-3; 17:35; 18:23; 19:51
 Circulation, droits, 12:31
 Description, 12:29
 Étendue du réseau, 12:30, 74
 Position concurrentielle, 12:74
 Trafic confié par CN Rail, 12:31
 Financement, 29:89
 Gare de triage Gordon, Moncton, N.-B., activités, 48:29-30, 37, 47-8
 Haute direction, remplacement suggéré, 63:33
 Immobilisations, dépenses, 63:8
 Langlois, Roger, gérant régional, 63:19-20
 Lignes
 Abandon
 Alexandria, Ont., subdivision, 63:14-20
 Amortissement, coûts, prise en considération, 12:39
 Athabasca, Alb., 19:118
 Baribog—Heath Steel, N.-B., 28:134; 36:81
 Chapais, Qué., tronçon, demande, etc., 30:23-4, 28-9
 Découragement du trafic, politique, document interne, etc., 1:50-5; 6:51-4; 12:18; 26:36; 29:88-9; 35:115-6
 Maritimes, provinces, région, répercussions sur l'emploi, etc., 12:50-1; 28:132, 134
 Pomme de terre, industrie de l'—P.-E., répercussions, 28:113
 Projets, 15:43; 28:102, 112-3, 115, 132; 29:97
 Québec, 12:44-6; 30:46
 Stephenville, T.-N., 26:28-30, 35, 50-1
 Transports, déléguement, relation, 6:51
 Windsor, N.-E., embranchement utilisé par CP Rail et VIA Rail dit le DAR, 63:31; 64:42
 Beiseker—Irricana, Alb., 35:109
 Dinosaurs-Stettler, Alb., prise en charge par des agriculteurs, 17:46; 20:30; 21:22-3, 61-2, 132-3
 Fort Saskatchewan, Alb., accès demandé par CP Rail, 13:29, 36
 Non rentables, remplacement par un service de transport multimodal, 12:19-20, 51, 62
 Atlantique, région, 27:110
 Ontario, utilisation par la société ferroviaire américaine *Norfolk and Western* pour le transport de pièces d'automobiles, 29:98-9
 Rentabilité, statistiques, 12:16, 18-9, 29, 33-4, 46; 13:22; 29:139; 33:25
 Secondaires, maintien, rétribution, 63:13
 Voies aux E.-U., utilisation, accord, etc., 16:76; 18:23
 London, Ont.
 Parc de récupération, exploitation, maintien, 63:27

- Cité Express—Suite**
 Emplois créés, 23:27
 Historique, 23:26-7
 Liaison internationale Toronto-Newark, 23:28, 37
 Liaisons intérieures
 London-Ottawa, service direct, 23:36
 Ottawa-Québec, projets, 23:30
 Ottawa-Toronto, 23:56
 Québec, province, projets, 23:30, 38
 Toronto-London, 23:36-8
 Toronto-Ottawa-Montréal, axe, 23:36
 Toronto-Québec, projet, 23:37
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Clarey, Norman** (Potato Marketing Council of Prince Edward Island)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:107-11, 113-4, 116-7
- Clarke, Sharon** (Labour Council of Metro Toronto)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 23:64-5, 69, 71-2, 74-6
- CL-215**, avions bombardiers à eau. *Voir* Ontario, gouvernement—Ressources—Bombardiers
- Cleveland, E.-U.** *Voir* Air Canada—Liaisons internationales
- Clifford, Terry** (PC—London—Middlesex)
 Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 4:36-40; 42:40-2
 Administration de pilotage des Laurentides, 4:38
 Aéroports, 6:26-9; 28:61; 29:74-5; 38:36-7; 39:26-9; 44:15-6; 62:53-7
 Lester B. Pearson, aéroport international, aéronef n° 3, projet, examen des activités et des installations proposées, 46:13-7
 Air Canada, 13:72-4, 76; 23:76; 27:19
 Air Ontario, 13:73, 75-6; 23:76
 Albertans Against Derogation, 19:108, 110
 B.C. Rail, 23:76
 Burlington Northern, 25:64
 Camionnage, 18:90-2; 19:14; 21:18-9, 40; 24:21; 27:18-9, 93-4; 28:49; 29:57-9
 Canadien National, rapport annuel 1987, 63:25-8
 Chrysler Canada Ltée, 24:47-8
 C-I-L Inc., 14:48
 Cité Express, 23:36-8; 23:77
 CN Rail, 2:26; 28:22; 29:98-9; 63:27-8
 Moncton, N.-B., ateliers, fermeture, étude, 48:31-2, 39-40
 Comité, 28:40; 36:157
 Fédération du travail du Nouveau-Brunswick, 28:60
 General Motors du Canada, 24:47
 Libre-échange canado-américain, 63:26-7
 Manitoba Trucking Association, 21:39
 Mississippi, voie fluviale, 4:38-40
 Pacific Western Airlines Corporation, 23:76-7
 Pilotage maritime, 4:36-8
 Pomme de terre, industrie de l'I.-P.-E., 28:113-4
 Radars, 62:54
 Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 49:35; 51:22-4; 56:47-50; 59:59-60, 79
 Transports, budget principal 1987-1988, 38:36-9
- Clifford, Terry—Suite**
 Transports, ministre, rapport annuel 1984-1985, 6:26-9
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 13:72-6; 14:48-51; 17:29-30; 18:81-2, 90-2; 19:14, 32, 107-8, 110-1; 20:46-7; 21:18-9, 39-40, 53; 23:35-8, 75-7; 24:21, 47-8; 25:6-7, 63-4, 95-7; 27:18-9, 93-4; 28:22, 49, 60-1, 113-4; 29:8, 57-9, 73-5, 98-9; 30:29-30; 36:69-70, 73-7, 85, 153-5, 171-2, 174; 63:26-7
 Transports aériens, 2:33-4; 6:26; 13:72-5; 23:35, 76-7; 29:73-4
 Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:26-9
 Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:52-7
 Transports ferroviaires, 19:107, 110; 20:47; 21:53; 23:76; 25:63-4; 27:94; 28:113-4; 56:47-8
 Travaux du Comité, 39:15, 17
 VIA Rail Canada Inc., 38:38-9
 Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:25-6, 32-4
 Voie maritime du Saint-Laurent, 4:38-40; 42:40-1
 Western Co-op Fertilizers Limited, 20:46; 21:53
- CN Rail**
 Abitibi-Témiscamingue, région, services, 6:50-1; 12:44-5
 Rentaabilité, 6:52-3; 30:27
 Agents responsables des billets et chefs de gare, remplacement ou mutation à VIA Rail, 1:44-6; 2:39-43
 Alcoolisme et toxicomanie
 Aide aux employés, 50:23-4, 33
 Dépistage, 50:9, 16-7, 22-4
 Ateliers
 Principaux et secondaires, différenciation, 48:6-7
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Colombie-Britannique; Matériel—Location—Aux E.-U.; Moncton; Pointe Saint-Charles; Transcona
 Autosuffisance financière, mandat, 11:36; 12:7
 Céréales, transport
 Acheminement vers Churchill, Man., 1:71-2
 Fonds reçus en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, 1:70
 Investissements, dépenses, prévisions, etc., 1:70-1
 Tarifs variables, demande à la CCT, 19:63-4; 20:39
 Wagons-trémies, disponibilité, 1:71
 Charbon, transport vers l'Ontario, négociations avec Hydro-Ontario, 1:56-7
 Chefs de train, transferts à VIA Rail, 2:11, 29, 40
 Code uniforme des règles d'exploitation, mise à jour, 50:34-5
 Colombie-Britannique, ateliers, employés, mise à pied, etc., 18:175, 177-8
 Concurrence, 48:6
 Sociétés ferroviaires et entreprises de camionnage américaines, 12:7
 Dette, 48:6
 Développement économique régional
 Rôle, 12:50-1
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Moncton—Fermeture

- Chow, Garland** (Centre for Transportation Studies, Université de la Colombie-Britannique)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 18:131-2, 137, 146
Voir aussi Camionnage—Prix abusifs—Entreprises; Comité—Témoins—Comparution
- Chrysler Canada Ltée**
Camions, parc appartenant à la compagnie, exploitation, 24:44, 49
Expéditions, transports, modes utilisés, 24:47-8
Voir aussi Transports routiers, projet de loi C-19
- Churche, Colin** (ministère des Transports)
Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton (Folsy), recommandations, étude, 47:8, 13-4, 17-8, 21-2, 24-5, 32
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 49:6-14, 20-3, 25-30, 34-5; 57:11-2, 16-7, 19-22, 25-6, 29-33, 35-41, 43-4; 58:13, 15-7, 25, 30-2, 35; 59:26, 29, 41-2, 44, 46-8, 51, 54-60, 63-4, 66, 71-2, 74, 76, 80-1
- Churchill, Man.** *Voir* Céréales—Transport ferroviaire—Vers Churchill; CN Rail—Céréales—Acheminement; Ports
- C-L Inc.**
Activités, description, 14:38
Bécancoeur, Qué., usine de peroxyde d'hydrogène, 14:40, 42
Chiffre d'affaires, 14:38, 42; 30:9
Cornwall, Ont., usine, transports ferroviaires, services disponibles, 14:40
Courtright, Ont., usine, expéditions, recours au camionnage plutôt qu'aux transports ferroviaires, 14:50; 17:29-30
Employés, nombre, 14:38
Lampion Works, usine, fermeture, 14:47
Marchandises dangereuses, transport, 14:51-2; 17:30
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
- Transports**
Camionneurs américains, recours, 30:14
Camions et wagons loués ou appartenant à la C-L, utilisation, répercussions sur les tarifs ferroviaires, les activités d'entretien et d'inspection, etc., 30:15-6, 18-21
Coûts, 14:38, 42; 30:8
Transport, 14:38
Transports ferroviaires, recours
Abandon en faveur du camionnage, 14:50-1
Concurrents, échange d'information, 14:43-4
Coûts, 30:8
Expéditions, proportion en situation de captivité, 14:45, 48-9; 30:14
Tarifs pratiqués par les sociétés ferroviaires, 30:15
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Cornwall; Courtright
- Ventes aux États-Unis, 14:38**
Voir aussi Marchandises dangereuses, transports—Normes; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Cillis, V.A.** (Canadian National Millers Association)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:64-7, 70-2, 74
- Cité Express**
Allusions, 2:33; 16:54; 23:77
Avions DASH-7 et DASH-8, acquisition, 23:26-7
- Chômage**
Allusion, 21:137
Miramichi, région, N.-B., 28:142-5
- Chine. Voir** Bié
- Chemins de fer Québec-Abitibi et Côte-Nord centrale. Voir** Les entreprises ferroviaires du Canada—Raison sociale
- Chemins de fer nationaux. Voir** *plutôt* Canadien National
- Chemins de fer de l'État, Loi**
Allusion, 33:46
- Chemins de fer, sécurité de l'exploitation, Loi. Voir** *plutôt* Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105
- Chemins de fer, Loi. Voir** Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105; Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—Sécurité et Voyageurs—Handicapés
- Chemins de fer. Voir** *plutôt* Transports ferroviaires
- Steamships Ltd.**
- Chase Manhattan Bank. Voir** Canadien National (West Indies)
- Transports, projet de loi C-18**
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Charte canadienne des droits et libertés**
Allusion, 22:50
- Charlo, N.-B. Voir** Aéroports
- Sécurité**
- Charles-de-Gaulle, aéroport international. Voir** Aéroports—ferroviaires canadiennes
- Charges publiques imposées. Voir** Canadien National; Transports; Transports, Loi nationale de 1967; Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—Sociétés
- Robert Bank, C.-B., terminus de charbon**
terminus de charbon, construction et exploitation; Roberts Bank, C.-B., terminus de charbon
- Utilisation, accroissement, mesures, 62:23-4**
Voir aussi CN Rail; CP Rail; Japon; Ridley, île, C.-B., 13:91
- Volume, comparaison avec les autres produits transportés, 13:91**
- Examen par la CCT, 14:19-20**
112-4, 159-60
Tarifs, 13:96, 99, 103-5; 14:18-9; 18:53-4; 19:7; 29:93-4, 112-4, 159-60
Subvention, 13:95, 100-4; 19:92
Intéressement, 13:96; 14:18
- Transport ferroviaire**
Ontario, marchés, prospection, 13:98-9, 105-6
- Hydro-Ontario, options étudiées, etc., 4:42; 13:105; 19:92; 42:33-4**
Vers l'Est, 4:21-2, 27-9; 9:26; 13:100; 19:92-3
Vers le Pacifique, marchés potentiels, etc., 9:26-7; 10:7
- Transport de l'Ouest canadien**
Pluies acides, réduction, relation, 13:98-9, 105
- Soutre, faible teneur, 9:27; 13:98-9**
Comparaison avec d'autres pays, 9:27
- Qualité**
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Contrats
- Prix, 18:53; 19:7; 29:112-4, 159-60**
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Concurrence
- Mines—Suite**
- Charbon—Suite**

- Céréales—Suite**
Transport ferroviaire—Suite
 Tarif de l'Est—*Suite*
 Application au transport maritime, au camionnage, etc., proposition, 15:71-2; 42:84-5
 Limitation aux céréales ne pouvant être entreposées pour l'exportation pendant la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent, proposition, 43:8
 Objectif, 43:7
 Ontario, gouvernement, position, 42:22-4
 Valeur des subventions, 3:34; 43:7
 Tarif du Pas du Mid-de-Corbeau, 19:93; 22:83
 Abolition, répercussions sur l'emploi, 25:26
 Office de transport du grain, étude de M. Leibfried, observations, etc., 42:78-9
 Rétablissement, formation, difficulté, etc., 42:32-3
 Tunnel *Connaught* de CP Rail, mise en service, répercussions, 42:10-2, 22
 Vers Churchill, Man., coûts, etc., 42:20-1, 66-7
 Laurent, 4:17, 41, 43
 Commission canadienne du blé, position, déclarations, etc., 4:18, 33-4; 42:8, 24, 51-5, 57-8, 86-7; 43:12, 21
 Coûts, analyse comparative. *Voir plus tôt* Voie maritime du Saint-Laurent—Céréales—Coûts—Comparaison
 Marchés visés, relation, 42:17-8, 24, 52-5, 61, 72; 43:11
 Office de transport du grain, position, déclarations, etc., 42:87-8
 Pacifique, région, proportion des expéditions, etc., 42:71-2
 Subventions avançant le transport ferroviaire vers l'Ouest, 42:58, 61-2
 Vers Prince Rupert, C.-B., subvention, etc., 42:77-8
 Vers Thunder Bay, Ont., 42:72
 Commission canadienne du blé, attitude, 43:16
 Déchargement, réseau de voies de raccordement, proposition, 4:16, 32-3
 Mouvements, fluidité, amélioration, etc., 42:25-7, 74-5, 85-6
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Vers Vancouver
 Vers Vancouver ou Thunder Bay, exigence de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, 42:12, 34-5
 Coûts, répercussions, 20:32
 Wagons
 Des producteurs, nombre, 42:80-1
 Non-disponibilité, motifs, 44:64-6
 Parc, capacité, 42:83; 44:64-6
 Répartition, 42:81
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—États-Unis
 URSS
 Autosuffisance, perspectives, répercussions sur les exportations canadiennes, etc., 42:56
Voir aussi sous le titre *susmentionné* États-Unis—Exportations
 Exports
 CN Rail; Minoterie, industrie; Voie maritime du Saint-Laurent
- Cérilli, A.** (Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:130-40
CGE. *Voir* Compagnie Générale Électrique du Canada
Chambre de commerce de Deer Lake
 Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Chambre de commerce de Montréal
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
 Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
Chambre de commerce du Canada. *Voir* Transports, projet de loi C-18
Champagne, Gilles (Atlantic Containers Express Inc.)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:71-4, 76-7, 80
Champion Forest Products Limited
 Droits de coupe, contrats avec le gouvernement provincial, conditions, 22:33
 Hinton, Alb., usine, projet d'expansion, 1:49-50; 6:18; 22:22-3, 30-1; 25:12
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
ChAMPLAIN, pont (Montréal, Qué.). *Voir* Ponts
Chaney, Fred (Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:44-6
Chandler, D.B. (Bower Mersey Paper Company Limited)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:48-54
Chandler, Harry (ministère de la Consommation et des Corporations)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:34-44; 24:30-2, 35-6, 40
Voir aussi Consommation et Corporations, ministère—Bureau
Chantiers maritimes. *Voir plus tôt* Construction navale
Chapais, Qué. *Voir* CN Rail—Lignes—Abandon
Charbon
 Combustion propre, recherches, 13:98
 Concurrence internationale, répercussions sur la fermeture de mines canadiennes, 13:101-2
 Contrats, prix, proportion représentée par le fret, 11:26
 Exportations, 13:91-2
 Importations des États-Unis, subvention, 13:106
 Industrie
 Emplois engendrés, 13:99
 Productivité, accroissement, 13:91, 103
 Mines
 Mise en exploitation entre 1980 et 1985, 13:91

- Canpotex Limited**
Associations industrielles, non-affiliation, 16:78
Expéditeur capif, statut, 16:85
Expéditions à l'étranger
Parcours suivis, 16:83
Proportion exportée aux E.-U., 16:82-3
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Transports ferroviaires, coûts, etc., 16:79-80, 84
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Canso, N.-E.** *Voir* Pilotage maritime
- Capobianco, Giacomo** (Association charbonnière canadienne)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 13:91-106
- Carburant**
Taxe d'accise, 13:98, 100
Voir aussi Camionnage; Transports ferroviaires
- Carmichael, Lynn** (Halifax-Dartmouth and District Labour Council)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:58-61
- Carr, Shirley**, présidente du Congrès du travail du Canada
Allusions, 6:18-9
- Carseland, Alb.** *Voir* Cominco Chemicals and Fertilizers; Transports, projet de loi C-18—C-1-L Inc.
- Carter, Frank** (Wabush Mines)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:6-8, 13
- Carter, Joe** (Fraternité des wagonniers de chemins de fer du Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 26:38-44
- Carter, J.P.** (Conseil canadien du commerce de détail)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:98-107
- Cartes de crédit**
Intérêt, taux, gouvernement, intervention, 27:109
Voir aussi Air Canada
- Carver, Kelly** (Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, conseil provincial de la Colombie-Britannique)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:40-52
- Cattemole, Neil** (C-1-L Inc.; Institut canadien des engrais)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:50; 17:29-30; 30:13-4, 22
- CCT.** *Voir* Commission canadienne des transports
- Central Western Railway**
Rentabilité, 63:23-4
- Centre des statistiques de l'aviation**
Comité des transports aériens du CCT, relation, 37:12
- Centre intergouvernemental de protection contre les incendies de forêt**
Composition, 21:65
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Céréales**
Commerce international, concurrence, etc., 4:14
Entreposage dans des navires sur les Grands lacs pendant l'hiver, proposition, 43:8, 13-5
Etats-Unis
Exportations à l'URSS, embargo, 42:37
Subventions, programme, 43:15
Exportations, 4:32; 42:51, 65
Voir aussi sous le titre susmentionné URSS—Autosuffisance
- Manuten**
Coûts, 21:50-1
- Manutenionnaires, Thunder Bay, Ont.**
Grève, 3:14, 16-7; 4:19-20; 42:33, 35; 43:16
Heures supplémentaires, rémunération, 42:45-6
Nettoyage, 42:32-3
- Ouest canadien, installations portuaires, agrandissement, 4:18**
Récolte de 1986, 4:21
Transport entre l'exploitation agricole et le port
Producteurs, partie assumée, 42:68-70
Ventilation, 42:67-8
- Transport ferroviaire**
De l'élevateur à grain au port terminal, temps de rotation, moyenne, 42:82-3
Dépendance ou capivité de l'industrie céréalière, 20:36, 47
Dominion Marine Association, étude, publication, date prévue, etc., 29:151-2
Embranchements à coût élevé
Abandon, indemnisation des producteurs pour les coûts plus élevés, etc., 20:24-5, 27, 29
Calcul des coûts, 20:30-2
Comité supérieur du transport du grain, étude, recommandations, etc., 20:20, 22-3, 25-6, 32-3
Producteurs, coûts, responsabilité, etc., 20:23-5
Solutions de remplacement, 20:20
Ports terminaux, sélection, critères, etc., 42:79-80
Sociétés ferroviaires canadiennes, subventions reçues en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, etc., 29:147-8, 150-4; 30:46
Limitation aux exportations, proposition, 42:12
 Paiement, modalités, 42:6
Remise en état des embranchements, programme Bengough, subdivision, 60:12-4; 62:11-2
Intervenants, négociations, avancement, 60:12-3; 63:13-4
Peace River, C.-B., 6:10
Programme quinquennal des Prairies, 6:10
Subdivisions diverses, travaux, 60:13
Tarif de l'Est, 42:13; 43:19
- Abolition proposée, répercussions sur le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent, etc., 3:34; 42:84; 43:7**
Abus, 43:7, 9
Alignement sur les coûts, proposition, 4:14, 34, 43

- Canadian Industrial Transportation League**
 Alberta, division
 Composition, représentants, etc., 19:47
 Expéditeurs capitaux, proportion des membres, 19:51
 Composition, représentativité, etc., 17:69; 19:47
 Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voit aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Canadian National Millers Association**
 Expéditeurs capitaux, proportion des membres, 15:67, 72
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
 Représentativité, 15:64
Voit aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Canadian National (CN)**
 Activités
 Diversification, 1:59-60
 Non rentables, maintien, 1:55
 Administration, restructuration, 12:45; 63:20-1
 Déclatations de l'ancien ministre des Transports Otto Lang, 28:91-2
 Bénéfices, prévisions, 1:20
 Budget d'immobilisation 1986, 1:17-76
- Canadian Retail Shippers' Association**
 Composition, 29:166
 Membres, expéditions, transport
 Camionnage, recours, coût, etc., 29:166
 Consolidation, activités, 29:166
 Transports ferroviaires, coûts, 29:166
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
 Rôle, 29:166
Voit aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Canadian Transport Lawyers' Association. *Voit plutôt***
 Association canadienne des avocats en transport
Canadien International
 Endettement, ratio, 40:14
 Flotte, renouvellement, investissements nécessaires, 40:16
Voit aussi Aéroports—Lester B. Pearson—Aérogare n° 3; Transports aériens—Réservation—*Gemini*
- Canadien Pacifique Limitée**
 Allusion, 23:43-4
Voit aussi Fording Coal Limited; Transports ferroviaires—Déréglementation
- Canal de Welland. *Voit plutôt* Welland, canal**
 Canal Tom Digby. *Voit* Mississippi, voie fluviale
- Canadien National (CN)—Suite**
 Capital, refontes, 12:27-9; 16:75; 28:92; 29:89, 94
 Charges publiques imposées, 12:15, 28
 Dette, répercussions, 1:22-3; 55-7; 59; 63:10-1, 13
 Création, raisons, 18:134-5
 Dette, 18:135
 Réduction, 63:7
 Remboursement, frais, 12:6-7
Voit aussi sous le titre susmentionné Charges; Dividendes—Utilisation
 Difficultés financières, 1:20-3; 12:6, 8
 Dividendes
 Utilisation pour les dépenses d'immobilisations, la réduction de la dette, etc., proposition, 12:26
 Versements depuis 1978, 12:7, 25-6
 Droits miniers, revenus engendrés, etc., 12:37-8
 Entreprises non ferroviaires
 Cession, 63:9, 25
 Contribution, évaluation, 63:9
 Exploitation, principe du district, application, 63:9
Voit aussi sous le titre susmentionné Dividendes—Utilisation
 Main-d'oeuvre, adaptation, 63:9-10
 Mandat, 1:60; 29:89
Voit aussi sous le titre susmentionné Rentabilité
 Pensions
 McCrossan, M., cas, 1:68-9
Provident Fund, pensionnés et conjoints, situation, 39:12; 60:34-5
 Régime, rapport du Comité, recommandations, réponse du CN, étude, etc., 1:44, 67-8; 6:34-5; 38:24-5; 39:6-16; 60:34-5
 Plan d'entreprise 1986-1990, 1:17-76
 Privatisation, 6:33; 18:129, 182; 25:13-4, 54
 Rapport annuel
 1985, 1:17-76
 1987, 63:4-35
 Rendement, taux, 12:11
 Mandat, 28:32; 60:16, 18
 Mise en oeuvre, 63:8
 Représentants, témoignages. *Voit* Témoins
 Résultats financiers pour 1987, points saillants, 63:6-7
 Syndicats, coopération, 63:9
 Technologies de pointe, intégration, 63:8-9
 Terrains loués à des particuliers, vente possible, etc., 1:73-4
Voit aussi Appendices; Camionnage; CN Route—Vente; CNCP Télécommunications; Marine Atlantique—Emplois; Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105; Terratransport—Activités et Service; Transports, projet de loi C-18

- Camionnage—Suite**
 Association canadienne du camionnage, position, activités, etc., 24:21-2
 Assurances, relation, 24:20-1, 27
 British Columbia Motor Transport Association, activités, 18:71
 Camionneurs
 Attitude, 14:108-9, 114-5; 27:116
 Formation, 16:30-1
 Heures travaillées consécutivement, réglementation, conformité aux dispositions du Code canadien du travail, etc., 11:41-2; 14:33, 114; 15:8, 19-20; 16:29-30; 18:91; 21:135-6; 24:16-9; 26:117; 27:141; 28:125-6; 29:36
 Code national, 11:20; 16:64, 66; 17:84; 18:99; 21:145; 26:90; 27:72, 100; 31:6
 Alberta, gouvernement, position, 19:11
 Application, uniformité, responsabilité, etc., 11:17-8, 30; 15:18-9; 18:69, 84-6; 19:20, 22; 21:17-8; 24:14-5, 24-6; 25:87; 26:108-9; 27:93-4, 137-8, 143-4; 28:49, 34-5; 29:57-8; 31:24-6; 60:38
 Atlantic Provinces Trucking Association, consultation, participation, etc., 28:50
 Brotherhood of Railway and Airline Clerks, consultation, 28:126
 Camionneurs suspendus, cas, traitement, 21:42
 Canadian Council of Motor Transportation
 Administrateurs, rôle, etc., 18:83; 30:6
 Code canadien du travail, dispositions, assujettissement, 31:35
 Comité, étude, 36:162
 Éléments, 11:17-9; 18:85; 21:17; 24:15
 Entrée en vigueur, 11:7, 17-9; 14:56, 68; 18:85-8; 19:48, 52-4, 89; 24:15; 26:25, 108, 116; 29:169; 31:8, 30; 35:99; 60:37
 Financement de mise en oeuvre, participation fédérale, etc., 15:8, 20; 21:11, 17-9, 40; 24:25; 26:11-3, 24-5, 116; 27:18-9, 88-9, 96; 31:7-8, 25, 30; 35:105; 36:189
 Ile-du-Prince-Édouard, application, démarches législatives, etc., 27:89-90, 95-6
 Inspections des véhicules, périodicité, 60:38
 Licences d'exploitation, répercussions, 11:19; 19:22
 Manitoba, application, coût estimé, 21:19, 40
 Ministres des Transports, rencontre du 26 mars 1987, Ottawa, Ont., protocole d'entente, etc., 24:19, 26; 26:116; 27:10-2, 88-90, 93-4, 136-9; 28:21, 49; 29:28-9, 57, 168-70; 31:7, 24-5; 35:99, 112; 36:186, 189-90
 Mise au point, protocole d'entente fédérale-provinciale (février 1985), négociations, etc., 6:13; 11:7, 17-9, 30; 14:33; 16:22-4, 30-1; 19:48; 21:17; 22:45; 23:40; 25:79-80; 26:10, 15, 87; 27:137; 35:99
 Moncton and District Labour Council, position, 28:120
 Nouveau-Brunswick, application, démarches législatives, etc., 28:21, 39, 50
 Nouvelle-Écosse, application, démarches législatives, etc., 27:12-3, 19-20
 Provinces, adoption de mesures législatives, engagements, etc., 24:24; 31:8, 24-7; 35:109-10; 36:185-6, 187-90
 Terre-Neuve, démarches législatives, 26:15
- Camionnage—Suite**
 Colombie-Britannique, vérifications arbitraires, résultats, 16:25; 18:67-8
 Expéditeurs, position, 15:19-20; 16:63
 Freins sur les essais supplémentaires, exigence, absence, 11:29; 27:116, 118
 Industrie
 Position, 24:21-2
 Rendement, 24:5
 Information, échange, système interprovincial, établissement, 31:7, 27
 Manitoba, inspection, normes, etc., 21:144-6
 Matériel non sécuritaire, utilisation, certification, etc., protection des employés en cas de refus, etc., 24:11-2; 28:126-7; 31:35
 Nouveau-Brunswick, accidents, taux, etc., 28:26-7
 Nouvelle-Écosse, accidents, taux, 18:107-8, 111
 Ontario, région du Nord-ouest, situation, 16:24-5
 Ontario Trucking Association, position, 15:5-6
 Provinces, programmes actuels, 18:84-6, 88, 90-1, 169
 Réciprocité avec les E.-U., 17:84; 24:14; 60:11
 Réglementation
 Comparaison avec les États-Unis, 18:84; 24:17-8, 23-5; 27:116; 29:59, 173
 Compétence, 11:30; 14:113; 15:18-9, 30; 16:30, 32; 17:84, 89; 18:69; 22:43-4; 24:24; 28:126
 Efficacité, 27:141-2
 Programme quinquennal, 60:11
 Rentabilité ou viabilité économique de l'entreprise, relation, 24:19
 Saskatchewan, gouvernement, ressources consacrées, etc., 20:106-7
 Statistiques, collecte, lacunes, 15:22
 Véhicules, fonctionnement, vérification, 16:29-30
 Voir aussi sous le titre *susmentionné* Alberta—Licences—Camionneurs
 Déréglementation; Déréglementation; États-Unis; Traffic transfrontalier, 21:30
 Transports et Communications, ministère de l'Ontario, étude, 17:80-1
 Voir aussi les sujets particuliers
 Campbell, D.E. (Comité supérieur du transport du grain) Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:31-2
 Canada Southern
 Acquisition par CN Rail et CP Rail, 13:37
 Canada Steamship Lines. Voir Fednav Limited
 Canadian Auto Workers. Voir pluriel Travaillleurs canadiens de l'automobile
 Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers. Voir pluriel Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
 Canadian Council of Motor Transportation Administrators
 Représentant, témoignage. Voir Témoins
 Voir aussi Camionnage—Sécurité—Code de l'horticulture
 Canadian Horticultural Council. Voir pluriel Conseil canadien de l'horticulture

Camionnage—Suite

Etats-Unis, déréglementation—Suite
 Faillites, fusions et prises de contrôle provoquées, 14:70-1, 110; 15:7; 16:19; 27:8; 18:64; 97, 151, 176; 21:93, 135, 141; 23:57; 24:20; 25:14, 70, 84-5; 27:100, 113; 28:119; 29:61-2; 30:42-3

Licences d'exploitation inter-états, obtention, 18:68; 28:138-9

Main-d'œuvre, coûts, répercussions, 16:27-8

Petits expéditeurs, tarifs, comparaison avec ceux accordés aux gros expéditeurs, 25:70-1, 74, 77-8; 29:185

Prix abusifs, relation, 16:39-40; 24:32; 28:56, 59, 119

Actions devant les tribunaux, 21:42-3; 24:35

General Accounting Office, étude, résultats, 16:37

Relations industrielles, conventions collectives, etc., répercussions, 23:79-80; 25:89-90; 28:119

Sécurité, répercussions, 14:68; 75-6; 15:6-7, 9-10; 16:19, 23, 25-6, 66-7; 17:77; 18:65-6, 87, 90-2; 19:19; 21:41, 93, 134-5, 141; 23:48, 51, 65, 81; 24:23, 26; 25:71, 75, 80; 26:116; 27:95, 100-2, 104, 113; 28:56-7, 88-9, 124, 130; 29:172-3

Fortune, magazine, article intitulé *The Scandal of Killer Trucks*, 29:36, 41, 173

General Accounting Office, statistiques, 16:69-70

60 Minutes, émission, reportage, 18:65, 71, 90; 21:33, 93, 134; 23:81; 24:4-5, 17; 25:80-1; 28:126; 29:41

USA Today, émission, reportage, 23:81; 25:80

Services, répercussions, 23:79; 28:119; 29:185

Sociétés ferroviaires, répercussions, 23:48

Teamsters Union, position, 25:70

Transports, coûts, répercussions, 14:68; 16:19; 20:49

Economies globales réalisées, 25:72

Voix aussi Transports—Etats-Unis—Etude et sous le titre *susmentionné* Déréglementation—Comparaison

Expéditeurs capifs, prix accordés selon l'importance du client, pratiques au Manitoba, 21:22

Infrastructure, dépenses, partie payée par les entreprises de camionnage, comparaison avec les sociétés ferroviaires, etc., 21:87-8

Intraprovincial, compétence provinciale, 27:96

Licences d'exploitation, obtention

Aptitude, test fédéral-provincial uniforme, 36:162-3

Application à compter du 1^{er} janvier 1988, 35:99, 104

Provinces, adoption de mesures législatives, engagements, etc., 35:109-10

Camionneurs, antécédents relatifs à la sécurité, relation, 21:38; 24:27

Critères, 21:86-7

Demandes, nombre et proportion accordée, 17:77; 18:67; 21:30

Fardeau de la preuve inversée, adoption par les provinces, 26:12, 100; 33:29-30; 35:99

Points de départ et d'arrivée au-delà des frontières provinciales, élimination, protocole d'entente fédérale-provinciale de février 1985, jugement de la Cour d'appel du Manitoba. Voir Transports routiers, projet de loi C-19—Camionnage—Points

Procédure, instances multiples, etc., 14:75; 18:66-7; 21:32, 86-9; 22:48; 24:13-4; 26:99-100; 29:38

Etats-Unis, déréglementation

Voix aussi sous le titre *susmentionné* Déréglementation;

Camionnage—Suite

Manitoba
 Importance économique, 21:104

Manitoba Trucking Association, étude, 21:30, 39-40

Winnipeg, Man., centre important, 21:13

Voix aussi sous le titre *susmentionné* Charges: Déréglementation: Expéditeurs: Sécurité—Code

Nouveau-Brunswick

Concurrence des consommateurs Irving et McCain, 28:135-6

Routier transcanadienne, utilisation, 28:49

Voix aussi sous le titre *susmentionné* Sécurité

Participation canadienne, niveau de propriété, etc., 17:73-4; 21:19, 26, 36-7

Accord avec les Etats-Unis, négociation proposée, 21:11, 13, 31-2

Pièces, acquisition chez les manufacturiers, répercussions les ateliers d'entretien et réparation, 19:78-9

Prix, caractère compensatoire, 28:46-7

Prix abusifs

Concurrence, Loi, assujettissement, 11:8, 48-9; 15:9-10, 12; 16:34-6, 39-42; 29:37

Consommation et Corporations, ministère

Bureau des enquêtes et recherches, surveillance, pouvoirs d'enquête, etc., 24:30, 32-3

Présentation et comparution devant le Comité, 16:37-8, 43-4

Entreprises canadiennes, vulnérabilité face aux entreprises américaines, 16:34

Boucher, Michel, professeur de l'Université du Québec, étude du marché québécois, conclusions, 16:36

Chow, Garland, professeur de l'Université de la Colombie-Britannique, étude du marché ontarien, conclusions, 16:36-7

Jurispudence, 16:35

Pratiquants, identification, 15:10

Surveillance et contrôle, responsabilité, attribution à l'ONT, proposition, 15:8

Voix aussi sous le titre *susmentionné* Déréglementation;

Etudes, rapport au Conseil des ministres, distribution aux membres du Comité, 36:163

Ile-du-Prince-Edouard, 27:91-3

Manitoba, gouvernement, position, 19:48

Ontario, gouvernement

Programme CVOR (Commercial Vehicles Operations Record), 22:43, 46; 23:46

Organisme national, création proposée, 24:12

Réforme, 11:8

Trafic interprovincial, provinces, pouvoirs, 11:26

Uniformité, 15:21

Relations industrielles, 23:80

Voix aussi sous le titre *susmentionné* Etats-Unis

Camionnage—*Suite*

Déréglementation—*Suite*
 Concentration de l'industrie, répercussions, 25:85, 87-9; 26:55, 101; 29:61, 180, 184
 Concurrence, répercussions, 15:7; 19:120; 21:104; 25:85, 87-9; 26:55-6; 27:133; 29:61
 Nouveaux exploitants, attitude envers les dépenses d'entretien, les heures de conduite, etc., 28:45-6, 120, 125-7; 33:30-1
 Économies anticipées, 17:80; 25:72
 Emplois syndiqués, répercussions, 25:89-90
 Entreprises américaines, accès au marché canadien, répercussions, 25:85; 26:49, 54; 27:56, 112-3; 28:124-5, 143
 Entreprises canadiennes
 Position concurrentielle face aux entreprises américaines, répercussions, 28:139; 29:183
 Prise de contrôle par les entreprises américaines, possibilité appréhendée, 24:8-9; 25:16, 71, 81-2; 27:106; 29:180
 Revenus, perte, compensation par l'augmentation des exportations, 25:71, 75-6
 Expéditions, acheminement sur un trajet Nord-Sud plutôt qu'un trajet Est-Ouest, répercussion appréhendée, 21:104; 24:10; 25:71; 26:55
 Exploitants, nombre, répercussions, 25:84; 28:45
 Faillites appréhendées, 14:110-3; 26:55
 Fusions et prises de contrôle anticipées, 24:9; 26:48-9, 55
 Consommation et Corporations, ministère, surveillance, 16:39
 Interfinancement, régime, répercussions, 26:55
 Libre-échange canado-américain, relation, 26:55
 Licences d'exploitation, obtention, procédure, répercussions, 16:15-6; 27:142
 Manitoba, répercussions, 21:104, 142; 28:143
 Prix abusifs, pratiques appréhendées, 15:10-1; 24:35; 25:88-9; 27:134
 Répercussions, comparaison avec celles vécues aux E.-U., 25:71, 74-5; 27:55-6; 28:53; 29:27
 Rythme, 17:83
 Sécurité, répercussions, 15:22; 16:26; 17:77; 18:71-2, 90, 99, 102; 20:50; 21:37, 71, 83, 93; 22:43; 25:65, 86-7; 26:48, 56, 61-2, 116; 27:56-7, 64, 72, 100, 104-5, 133, 140-1; 28:88, 124-6, 130; 29:41-2, 173
 Services, répercussions, 24:9; 60:11
 Trafic, répercussions, 14:110; 23:65; 24:20
Voir aussi sous le titre susmentionné Alberta; Australie; États-Unis, déréglementation
 Entreprises américaines, accès au marché canadien, 17:73-4; 18:63-4; 19:48; 21:36, 137; 22:39; 23:46, 81; 24:8; 25:76, 81-2, 85
 Emploi, répercussions, 23:67
 Manitoba, gouvernement, position, 21:11, 13-5, 19
Voir aussi sous le titre susmentionné Déréglementation; Entreprises canadiennes—Comparaison
 Activités aux États-Unis, accès au marché, etc., 14:73; 15:24, 32-3; 16:28, 73-4; 18:22; 19:14; 21:18-9, 31; 22:39, 46-7; 25:82, 85
 Comparaison avec l'accès au marché canadien accordé aux entreprises américaines, 27:53; 30:13; 32:52-5

Camionnage—*Suite*

Entreprises canadiennes—*Suite*
 Activités aux États-Unis, accès au marché...—*Suite*
 Immigration, loi et règlements, obstacles posés, 18:62-5, 68-9; 32:52-3
 Mesures compensatoires, projets de loi américains, représailles canadiennes, etc., 11:38-40; 14:73, 79; 15:33; 16:74; 17:35, 86-7; 18:65; 19:16-8; 21:106; 22:38; 24:5-7; 29:28, 32, 58-9; 31:9; 32:52-5; 36:154-5, 173-4
 Nombre d'entreprises, 16:28; 18:23; 25:18, 82
 Réglementation américaine, restrictions, etc., 18:68-9; 21:19, 34-5, 133-4; 22:39, 47; 24:46
 Taux de passage à la frontière, 29:32
 Chiffre d'affaires, 28:143
 Concessions fiscales, 15:9
 Fusions et prises de contrôle, assujettissement à la Loi sur la concurrence, 16:42-3; 29:180
 Marges bénéficiaires, 17:80
 Position concurrentielle face aux entreprises américaines, 15:17, 24; 17:34; 18:62-4; 19:48, 54; 20:9; 21:11, 31, 34-5, 40, 81, 134; 23:81; 24:9, 44; 25:71, 84-5; 27:106; 28:125; 30:13
 Charges sociales et fiscales, inéquité, 15:7-8; 17:81; 18:65; 19:48, 54; 21:35
 Prise de contrôle par des intérêts étrangers, 11:32; 14:83; 21:137
Voir aussi sous le titre susmentionné Déréglementation; États-Unis, déréglementation; Prix abusifs
 Entretien et réparation, relâchement, allégations, 19:78, 80-2; 21:71
 États-Unis, déréglementation, 16:15; 19:14; 23:81; 27:72; 29:27, 122; 36:184
 Assurance, primes, répercussions, 21:135; 24:20; 28:56
 But, 25:70
 Californie, répercussions, mesures prises par l'État, etc., 14:69-70; 15:6-7, 10, 12, 16-8, 21-2; 16:23, 40; 17:78; 18:72, 87-8, 92; 19:19, 45; 21:41, 55; 23:46; 24:7-8; 26:116
California Public Utilities Commission, étude, 27:112
 Graphiques présentés par l'Ontario Trucking Association, provenance, 15:13
 Comité, examen, invitation à Washington par la Conférence canadienne des teamsters, 16:33-4
 Concentration de l'industrie, répercussions, 19:118; 20:49; 21:104; 23:57-8, 68, 80; 24:8-9; 25:84-5; 26:114; 29:61, 184-5
 Concurrence, répercussions, 18:64, 151; 19:102; 23:57, 80; 24:20; 25:84; 28:59, 119; 29:184-5
 Degré, 17:78; 24:7-8
 Emploi, répercussions, 15:39; 18:176; 19:95, 102; 20:17; 21:77-8, 90-1; 23:67, 75; 25:10, 12, 14-5; 28:119, 143; 29:185
 ENO Foundation for Transportation Inc., rapport, allusions, 23:50; 57-8, 64; 24:8
 Entreprises canadiennes, répercussions, 12:6; 22:46-7
 Équipement, âge, répercussions, 19:90
 Expéditeurs, attitude, 25:70
 Exploitants, nombre, répercussions, 14:71; 16:33; 17:87; 18:64; 21:134-5, 141; 24:22-3; 25:14, 84; 26:114; 28:119, 143; 29:61-2, 184-5

- Brown, Jim** (Institut canadien des engrais)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 17:30, 32-3
- Buller, M.J.** (Association des manufacturiers canadiens)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:65-9, 75-6
- Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA)**
 Années-personnes, 34:9
 Budget des dépenses, etc., 34:8-9
 Enquêtes, emploi du temps, etc., 34:8-9
 Enquêteurs, nombre, 34:15-6
 Mandat, rôle, etc., 40:17, 20
 Rapports confidentiels, système, 34:13-4
 Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Comité—Témoins—Comparution; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Accidents—Collisions et Déréglementation—Sécurité et Hélicoptères et Sécurité—Triangle de Wawa
- Bureau canadien de la sécurité aérienne, Loi. Voir** Transports, projet de loi C-18
- Burgen, George** (Manitoba Government Employees' Association)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:143-5
- Burlington Northern (BN)**
 Activités au Canada, 12:73-4; 29:145
 Allusions, 13:24, 47, 97, 99, 102, 14:31-2, 61; 15:80; 16:70;
 19:74-5; 20:70; 21:95; 27:53; 36:67
 Avantages concurrentiels, 13:17-8, 21, 25, 30, 36-7, 45; 18:19;
 25:45, 64, 66-7; 29:111
 Rendement, taux, 29:133
Voir aussi Alberta Gas Chemicals—Expéditions—Aux E.-U.—Comparaison; Crown Forest Industries; Fording Coal Limited—Expéditions, Transports, projet de loi C-18—Transports ferroviaires—Traffic canadien; Transports ferroviaires—Etais-Unis—Contrats—CP Rail
- Burns, Ross** (Coalition of Concerned Shippers)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:66, 73
- Byron Creek Collieries**
 Allusion, 13:105-6
- Cabotage. Voir** Transports maritimes: Transports routiers, projet de loi C-19—Entreprises américaines
- Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52. Voir** Transports maritimes—Cabotage—Navires
- CAFAS Inc. Voir** Transports aériens—Relations industrielles—Conflit
- Cahill, Raymond** (Transport 2000 Atlantic; Transport 2000 Canada)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:103-4; 23:47-55, 57-8
- Calgary, Alb. Voir les sujets particuliers**
- California Public Utilities Commission. Voir** Camionnage—Etats-Unis, déréglementation—Californie
- Callendar, Gordon** (Syndicats des ateliers de CN Rail à Moncton, N.-B.; Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale)
 Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:90-1, 131-4
- Calm Air**
 Allusions, 21:73; 23:73
Voir Pacific Western Airlines Corporation—Contrôle
- Camionnage**
 Accès au marché
 Barrières établies par les provinces, 23:46
 Facilitation, répercussions sur la concurrence, 15:65
Voir aussi sous le titre susmentionné Entreprises canadiennes—Activités
- Alberta**
 Contrats confidentiels, existence, 20:14
 Déréglementation intraprovinciale, 14:70; 18:68; 19:14, 19;
 20:109; 25:18; 27:72, 143
 Sécurité, répercussions, 21:101; 27:76, 105
 Ententes avec certains états des E.-U., 11:25; 13:32; 14:75
 Entreprises américaines, présence, 18:27; 19:14; 25:81;
 27:106
- Réciprocité avec les autres provinces, négociations, échec, 14:75**
- Assurance-responsabilité, primes, 16:29-30; 22:45**
Terre-Neuve, situation, 26:116-7
Voir aussi sous le titre susmentionné Déréglementation Australie, déréglementation, répercussions sur la concentration de l'industrie, 24:9
- Camionneurs**
 Nombre, augmentation depuis 1978, 17:79
 Santé, problèmes, divulgation obligatoire, 21:38
Voir aussi sous le titre susmentionné Licences; Sécurité Canadien National, participation, 1:29; 12:38
 Carburant, taxe, 18:63; 21:87
 Répercussions, étude demandée, 26:111
 Charges, poids, restrictions, 22:47-8
 Augmentation des limites, 26:21-2; 27:18
 Manitoba, 22:41-2
 Ontario, tracteurs à trois remorques, autorisation étudiée, 28:34
- Terre-Neuve, 26:22-3**
 Concurrence, 11:19-20; 17:80; 21:32, 71; 25:85
 Face aux transports ferroviaires, 11:25; 13:41, 45, 50;
 14:111; 18:19; 19:98; 21:86-8
Voir aussi sous le titre susmentionné Accès—Facilitation; Déréglementation; Etats-Unis; Nouveau-Brunswick
- Consolidation de l'industrie, 16:19; 25:85, 87**
 Courtage de collecte, intermédiaire entre expéditeurs et petits transporteurs, émergence, 62:26
 Déréglementation, 14:67; 15:5, 14; 16:65-6; 17:79; 18:176;
 21:133; 23:67, 81; 29:183-4
 Assurance-responsabilité, primes, répercussions, 27:114
 Atlantique, région, répercussions, 26:109, 114-5
 Circulation routière, répercussions, 28:27, 37, 45, 53, 86
 Colombie-Britannique, répercussions, 16:26; 18:12, 96-7, 114, 168
 Comparaison avec la déréglementation aux Etats-Unis, 11:20; 18:87-8; 21:55; 25:83-4; 27:104-5; 29:61-2; 33:31

Bouchard, hon. Benoit—*Suite*
Commission d'enquête sur les accidents de transport, création, mesure législative, 60:7
Libre-échange canado-américain, 60:8
Navires, 60:10
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 60:7
Transports
Budget principal 1988-1989, 60:6-12, 15-26, 28-31
Handicapés, 60:8
Politique nationale, 60:8-9, 12, 19-21
Réglementation, 60:9
Sociétés de la Couronne, 60:19-21
Sécurité, 60:9
Transports aériens, dérèglementation, 60:9
Transports ferroviaires, dérèglementation, 60:10-1
Transports maritimes, 60:10
VIA Rail Canada Inc., 60:21, 28
Boucher, Michel. *Voir* Camionnage—Prix abusifs—Entreprises
Boudria, Don (L.—Glenagarry—Prescott—Russel)
Canadien National, rapport annuel 1987, 63:5, 14-20
CN Rail, 63:14-20
Procédure et Règlement, 63:5
Bourgeois, Val (Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale; Congrès du travail du Canada)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:33-45; 25:10-1, 13-4, 16, 23, 26-8
Bowater Mersey Paper Company Limited
Activités, description, 27:48
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Boyce, J.J. (Brotherhood of Railway and Airline Clerks)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:123-8
Boyle, Ted (Fédération du travail de la Saskatchewan)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:52
de loi C-19, 15:13
Bradley, David (Ontario Trucking Association)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 15:13
Bradley Air Services
Allusions, 15:5-6
Brantiff International Airlines
Allusions, 18:157, 161
Brennan, M. (ministères des Transports)
Transports, budget supplémentaire (C) 1987-1988, 44:35, 43-4, 52, 58, 67-8
Transports aériens, navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:9-11, 23-6, 33
Bresil. *Voir* Transports ferroviaires—Routes
Brewer, Sandra (témoin à titre personnel)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:71-82

TRANSPORTS

Brighowell, A.H. Harry (PC—Perth)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 58:24-5; 59:33, 35-6, 39, 41, 46, 52-3, 57, 77, 83
Brise-glace
Henry Larsen, mise en service, retard, 62:6-9
John A. Macdonald, carénage de demi-vie, contrat octroyé à la société Port Weller Dry Dock, 38:81-2
Louis Saint-Laurent, remise en état, Halifax-Dartmouth Industries Ltd., contrat, adjudication, délais, motifs, 62:60-4
Polaire de classe 8
Construction, 6:15, 36-7
Financement, provenance, 44:71
Propulsion diesel électrique, système, fiabilité, mise en douie, 62:6, 8-9
Voir aussi Ports—Churchill—Viabilité
Voir aussi Voie maritime du Saint-Laurent—Céréales—Coûts
British Airways
Thatcher, gouvernement, position, 60:22-4
British Columbia Federation of Labour. *Voir* *pluriel* Fédération du travail de la Colombie-Britannique
British Columbia Government Employees' Union
Membres, nombre, 18:165
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
British Columbia Motor Transport Association
Composition, 18:61
Membres, activités dans les autres provinces, aux E.-U., etc., 18:70-1
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Camionnage—Sécurité; Transports routiers, projet de loi C-19
British Columbia Provincial Council of Machinists
Représentante, témoignage. *Voir* Témoins
Britt, John (Luscar Limited)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:154-6, 159-62
Brogan, Carl (Société des fabricants de véhicules à moteur)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 24:44-6, 48-9
Brookville Transport Limited
Atlantic Provinces Trucking Association, non-affiliation, 28:138
Licences d'exploitation provinciales et extraprovinciales, obtention, procédure, coût, etc., 28:134-7
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports routiers, projet de loi C-19
Brotherhood of Railway and Airline Clerks
Airline Division
Représentante, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Code; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Blind Organization of Ontario with Self-Help Tactics. Voir plus l'Organisation des aveugles de l'Ontario avec approche d'autonomie

Blind Trust, livre. Voir Transports aériens—Etats-Unis

Bloodworth, Margaret (Commission canadienne des Transports)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 11:21-3, 48; 14:6, 15-6, 23, 25-6, 28, 32-3, 36;
37:8-17, 33:12-14, 36:9, 41:6-18, 35:50-1, 54:61-4, 68:9

76, 78, 80-1, 84, 118, 120-4, 127-30, 132, 134-5, 137, 141,

144-5, 149-50, 156, 158, 164, 166-71, 173-9, 184-5, 187-8, 191, 193, 196-7, 199-200; 36:62-8, 73, 76-8, 83-6, 88-9, 91-2,

94, 96, 98-102, 104-6, 108-9, 119-20, 124-8, 135-8, 140, 142-3, 150-2

Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère

des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:10-29, 31-5 37-8; 38:8-10

Bloom, A.M. (Chambre de commerce de Deer Lake)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 26:9/-10/

B.N. Volf, Burlington Northern

Boards of Trade of Metropolitan Toronto
Members, nombre, 29:60-1

Représentants, témoignages. Voir Témoins

Vous aussi Développement économique régional; transports; projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Boeing Vertol 107, avions. Voir Transports aériens—

Navigabilité

Boily, André (C-I-L Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 30:8-10, 12, 14-6, 19-21

Bois d'oeuvre
Dit 10-7

FIX, 1917
 Voir aussi: Forêts, industrie; Transports ferroviaires—

Déréglementation

Boîte chaude. Voir Transports ferroviaires—Sécurité—
Détecteur

Boîte grise. Voir pluviô Consignateur d'événements

Bombardier, locomotives. *Voir* CN Rail—Moncton—

Locomotives

Bombay, Inde. Voir Air Canada—Liaisons internationales

Boston, E.-U. Voir Air Canada—Liaisons internationales;
Transports aériens—Liaisons internationales—Montréal

Bouchard, hon. Benoit (PC—Roberval: ministre

des Transports)

Administration du pipe-line du Nord, 60:29
Aéroports

Lester B. Pearson, *aéroport international*, 60:11-2, 26

Privatisation, 60;10
Air Canada

Flotte, renouvellement, 60:25
Position géographique, 60:8, 10Position concurrente, 60:9-10
Privatisation, 60:9-10, 21-4Camionnage, 60:11
Canada National, 60:16, 18

CANADIAN NATIONAL, LEONARDE, 60:10, 18
CN Rail, Moncton, N.-B., ateliers, 60:16-9

Benjamin, Les—Suite
Aéronautique, Loi, 29:68
Aéroports, 6:36; 11:40-1; 12:27; 27:128; 29:70; 31:45-6; 38:65-7, 75-9, 88-90, 100-1; 39:19-22, 24, 30-5, 41, 47-8; 40:30-3; 41:13, 15-8; 44:19-23, 38, 42, 52-6; 60:25-6, 42; 61:25, 41-2, 47; 60:13-5; 62:39-41, 43
Lester B. Pearson, aéroport international, aérogare n° 3, projet, examen des activités et des installations
proposées, 46:9, 17-20, 27-8
Air Canada, 13:67-9; 16:50-2; 26:36; 28:32; 35:150; 40:12-4; 44:23-4; 60:21-3
Budget d'investissement 1987 (modifié), résumé du plan d'entreprise 1987-1991 et rapport annuel 1987, 61:10-3, 18, 25, 29, 32-8, 41-2, 46-8
Association canadienne des opérateurs de chars en commun Inc., 30:37-9
Association canadienne du camionnage, 17:87-8
Association des manufacturiers canadiens, 14:79-80
Association du groupe de la navigation aérienne, 22:71
Austin Airways, 15:55-6
Autocar, transport, 35:92-3
Automobiles, 38:88
Bradley Air Services, 15:55-6
Brise-glace polaire de classe 8, 6:36
Burlington Northern, 13:45, 102; 29:111; 36:67
Byron Creek Collinters, 13:106
Camionnage, 11:17-9, 38-42; 14:33, 69-71, 73, 79, 112-3; 15:17-21, 32-3; 16:31-2, 40-3, 66, 74; 17:34-5, 87; 18:22, 68-9; 19:16-7; 21:15-8, 106; 22:38-9, 44-7; 23:43; 24:35-6; 25:10, 77-81, 91; 26:25; 27:53, 95-6, 100-2, 138; 28:34; 29:32, 34, 172; 30:13; 35:105, 109; 36:187, 189, 60:37-8
Canadian National (West Indies) Steamships Ltd., 1:69; 38:67
Canadien International, 40:14
Canadien National, 1:67-9, 12:25-6, 28-9; 28:32, 91-2; 38:24-5; 39:7, 10, 12, 15; 63:10-1, 13
Budget d'immobilisation 1986, plan d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 1:24-8, 35-8, 50-1, 55, 67-72, 74-5
Rapport annuel 1987, 63:11-4
Céréales, 4:32; 20:23-5, 32; 25:26; 44:64-6; 60:12-4; 62:11-3; 63:13-4
Charbon, 4:22, 27-9; 9:26-7; 13:100-6; 18:53-4
Chemins de fer de l'Etat, Loi, 33:46
CN Rail, 1:35-8, 50-1, 55, 70-2; 6:53-4; 12:80-1; 16:76; 26:35-6; 28:29, 92, 132; 33:26; 35:115-6; 40:40-1; 50:16-8, 34-5; 63:13
CN Route, 1:24-8
Coalition of Concerned Shippers, 16:77
Code canadien du travail, 35:111
Comité, 1:53, 74-5; 2:43, 48; 6:23, 49; 12:48, 59, 87; 13:9, 14:34, 74, 77-9, 81, 107; 16:8-9, 52-3, 94; 17:63-4, 68, 85; 18:7, 48, 95, 98, 117, 119-20; 20:30, 83; 21:131, 140, 147; 22:15, 76-9, 82-4; 23:47, 64; 25:47, 95; 26:62-3, 95; 27:34; 28:82-3; 30:59; 31:19, 21; 32:19; 35:101, 123-4; 36:157, 192; 37:39; 38:22, 68; 40:40-1; 41:24, 31; 43:27; 44:12, 18, 49, 55, 63-4, 72; 49:6, 15, 32; 50:32, 37-8; 57:4; 60:32
Commission canadienne des transports, 14:7-8; 25:10-1; 35:51
Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton (Folsy), 50:34, 52-3
Recommandations, étude, 47:11, 15-7, 24-30, 32
Commission d'enquête sur les accidents de transport, 47:16-7

Belsher, Ross—Suite
Canadien National, rapport annuel 1987, 63:20-2
Centre intergouvernemental de protection contre les incendies de forêt, 21:65
Céréales, 42:24, 69-70, 78
CN Rail, 12:31
Coalition of Concerned Shippers, 16:68
Comité, 5:24; 16:9; 18:95; 22:84; 37:9, 39; 62:25
CP Rail, 42:11
Forêts, industrie, 18:26
Grain de l'Ouest, stabilisation, Loi, 19:105; 20:14
Pilotage maritime, 5:11
Ports, 8:27-8
Prairie Malt Limited, 20:96-7
Procédure et Règlement, 8:57; 19:106; 36:180; 58:14
Ridley, île, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation, 7:11-2, 25-6; 8:22, 62; 10:14
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 49:28-9; 52:21-4; 53:9-11, 19-20, 37-8, 12-4, 17; 55:29, 31, 48-9, 66; 57:8, 12, 17, 23-4, 26-7, 37, 41-2, 45; 58:14, 16, 22, 26, 31, 34, 36-8; 59:27-8, 40, 42, 50, 52
Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 7:11-2, 25-6; 8:22, 62; 10:14
Syndicat canadien de la fonction publique, 23:22
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 11:30-1, 47-8; 12:31-2, 34-5, 47-9, 75-6; 14:34-5; 16:15, 27-9, 33, 43-4, 55, 68, 71-3, 96-7; 17:24; 18:13-4, 25-7, 54, 60, 95, 105-8, 161-4, 169-71; 19:22, 31-2, 40, 74, 76, 104-7, 20:14-5, 44-6, 80, 82-4, 86-7, 96-7, 106-7; 21:41, 65-6, 90-1, 101, 144-5; 22:36-7, 68; 23:21-2; 32:50-1, 53; 35:27, 30, 49, 58, 75, 77-8, 82, 106, 127-8, 131-3, 136, 142, 147-8, 174-6, 178, 181-2, 185, 189, 198, 200; 36:62, 64, 76, 83-7, 90, 105, 114, 116, 118, 127, 159, 168, 180, 182, 190
Transports aériens, 17:24; 18:13, 95, 101, 161-3; 21:90; 23:21-2; 40:20-1; 61:17-9, 28-9; 62:26-8, 67
Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 39:20, 29, 39-40, 49; 40:11-2, 20-1, 35-6, 39-40; 41:7, 13
Navigabilité aérienne, construction d'aéroports et sécurité aérienne, étude, 62:25-8, 58-9, 64, 67
Transports ferroviaires, 12:32; 21:91, 145; 59:27-8; 63:22
Transports routiers, 62:25
Travaux du Comité, 39:16, 18
Turn-Air Ltd., programmes et politiques du ministère des Transports et de la CCT relatifs à Turn-Air, 37:8-9, 18-9, 26
VIA Rail Canada Inc., rapport annuel 1987, 64:8-10, 31-4
Voie maritime du Saint-Laurent, 42:38, 69
Remise
Bengough, subdivision. Voir Céréales—Transport ferroviaire
Benjamin, Les (NPD—Regina-Ouest)
Acier, industrie, 15:26-7, 29
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 4:4, 10-1, 17, 22, 27-32; 42:6; 43:25-6
Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, rapport annuel 1985, 5:40-1, 47
Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:8, 13-6, 22-4, 35

- Automobiles**
Ceintures de sécurité
Port, 6:12
Sièges-arrière, fixation à trois points, installation obligatoire, 38:88-9
Conducteurs, nombre, augmentation, 6:12
Feux de jour, installation obligatoire sur les nouveaux modèles, 6:12
Immatriculations, nombre, augmentation, 6:12
Véhicules à carrosserie de camion conçus pour le transport de passagers, protection au niveau du toit, 38:89
- Aviation générale. Voir Aéroports**
Avions. Voir Transports aériens
- Bache Sécurités Inc. Voir CP Rail**
- Baggaley, Carman (Association des consommateurs du Canada)**
Transports aériens, dérèglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 40:6-10, 16-20, 23-4
- Baie d'Hudson. Voir Pilotage maritime**
Baker, David (Advocacy Resource Centre for the Handicapped)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 22:51-61
- Baker, Everett (New Glasgow and District Labour Council)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:108-11, 117
- Baker, George (L—Gander—Twillingate)**
Aéroports, 40:36-8
Transports aériens, dérèglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 40:36-8
- Ballantyne, R. (Stelco Inc.)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 23:24
- Balms, Richard (Syndicat canadien de la fonction publique (Division du transport aérien))**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 23:24
- Baruff, parc national. Voir Aéroports**
Barbeau, Victor (ministère des Transports)
Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton (Fois), recommandations, étude, 47:6-31
Transports, budget principal 1988-1989, 60:36
- Barry, A.E. (Comité supérieur du transport du grain)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:32
- Barthbog, N.-B. Voir CN Rail—Lignes—Abandon**
- Bateaux de pêche**
Sécurité
Examen, 38:61
Groupe de travail de la Garde côtière canadienne, établissement, 38:61
Surcharger, accidents, 38:61
- Bathurst, N.-B. Voir Transports ferroviaires—Accidents**
- Bayne, Victor (Commission de développement du Port d'Halifax-Dartmouth)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 27:129-31
- B.C. Rail**
Allusions, 12:53; 13:50; 14:80; 23:76
Voir aussi Transports, projet de loi C-18—Transports ferroviaires
- BCSA. Voir Bureau canadien de la sécurité aérienne**
Beach, Russ (Canadian Owners and Pilots Association)
Transports aériens, dérèglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 41:20-32
- Beacheil, Laurie (Coalition des organisations provinciales ombudsmen des handicapés)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 21:110-1, 113-4, 117-8
- Bearskin. Voir Austin Airways—Comportement**
Beatty, Robert (Comité supérieur du transport du grain)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 20:24-5
- Bécancour, Qué. Voir C-I-L Inc.**
Beckwith, Robert (Coalition of Concerned Shippers)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:59-78
- Beiseker, Alb. Voir CN Rail—Lignes; CP Rail—Lignes**
Belanger, Jean (Association canadienne des fabricants de produits chimiques)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 14:54-9
- Bell Canada, réorganisation, Loi (projet de loi C-13). Voir plus** Télécommunications, Loi nationale (projet de loi C-13)
- Bellingham, Gordon (gouvernement de l'Alberta)**
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:11-2, 14, 17-20, 22
- Belsher, Ross (PC—Fraser Valley—Est)**
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, rapport annuel 1985-1986, 42:11, 24, 38, 69-70, 78
Administration de pilotage des Laurentides, rapport annuel 1985, 5:11, 15-6, 20-3, 25-6
Aéronautique, Loi, 18:13, 106, 163; 23:22
Aéroports, 39:29, 39-40, 49; 40:35-6, 39-40; 41:7, 13; 61:19-21, 48; 62:58-9
Lester B. Pearson, aéroport international, aéronef n° 3, projet, examen des activités et des installations proposées, 46:7, 12, 20-1
- Air Canada, 40:21**
Budget d'investissement 1987 (modifié), résumé du plan d'entreprise 1987-1991 et rapport annuel 1987, 61:17-21, 28-9, 48
Albertans Against Deregulation, 19:104, 106-7
Association du groupe de la navigation aérienne, 22:68-9
Camionnage, 11:30; 16:27-9, 33; 19:22; 20:106-7; 21:41, 90-1; 35:106; 62:26

- Association des manufacturiers canadiens—Suite**
Représentativité, 14:64
Voir aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Association des mines et métaux du Québec**
Représentant, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Association des syndicats de cheminots canadiens**
Composition, représentativité, etc., 16:5, 11
Mémoire, consensus, 51:16
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105—
Amendements; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Association des voyageurs de commerce du Canada**
Composition, représentativité, etc., 17:62
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
- Association du camionnage du Québec Inc.**
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-19
- Association du groupe de la navigation aérienne**
Composition, 22:63-4, 66, 68-9, 71
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-19
- Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale**
Composition, représentativité, etc., 15:33-4, 43; 18:171; 29:24
District n° 14, composition, 19:77
Loge aérienne 1751, composition, représentativité, etc., 29:15
Santé et sécurité au travail, comités, activités, etc., 29:23-4
Voir aussi Aéroports—Sécurité; Transports, projet de loi C-18; Transports aériens—Relations—Conflit; Transports routiers, projet de loi C-19
- Association internationale des ports des Grands lacs**
Assemblée annuelle, invitation aux membres du Comité, 44:15
- Association médicale canadienne**
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105
- Association minière du Canada**
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Association of American Railroads**
Représentant, témoignage. Voir Témoins
Sociétés ferroviaires canadiennes, affiliation, 29:145
- Athabasca, Alb. Voir CN Rail—Lignes—Abandon**
- Athènes. Voir Aéroports—Sécurité**
- Athlètes**
Dopage, dépistage, 56:14
- Automobile, industrie**
Expéditions, transport, modes utilisés, 24:43, 48-9; 25:15
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports ferroviaires—États-Unis—Contrats
- Autocar, transport**
Calgary-Edmonton, Alb., 15:58; 16:29; 23:54
Écoliers, transporteurs, normes de sécurité, 29:41
États-Unis, déréglementation, répercussions, 28:119, 144
Handicapés, transport
Accessibilité, 35:94-5
Projets pilotes, 21:111, 113
Provinces, compétence, 35:92-3
Licences d'exploitation, obtention, procédure, 26:99-100
Montréal, Qué.-New York, N.Y., 32:54
Ottawa-Toronto, Ont., durée du voyage, comparaison avec l'avion et le train, 23:56
Provinces, compétence, 36:151
Voir aussi sous le titre susmentionné Handicapés
- Autobus, transport. Voir plutôt Autocar, transport**
- Australie. Voir Camionnage**
Voir aussi Air Canada—Contrôle
société Bearskin, etc., 15:52, 54, 59
Comportement anti-concurrentiel, répercussions sur la Allusions, 15:51, 62; 22:13
Acquisition par Air Canada, 15:55-6
- Austin Airways**
Société canadienne des ports
charbon, construction et exploitation—Fednav—Rachar; Voir aussi Lavalin Inc.; Ridley, ile, C.-B., terminus de Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 7:5-30
Allusion à M. Auger, antécédents, 7:6-7
- Auger, Jacques (témoin à titre personnel)**
C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Sécurité—Code; Marchandises, transport dans la région atlantique, subvention, Loi; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
- Atlantic Provinces Trucking Association**
Composition, représentativité, etc., 26:108-9; 28:41, 43
Création, but, 28:41-2
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Brookville Transport Limited; Camionnage—
Sécurité—Code; Marchandises, transport dans la région atlantique, subvention, Loi; Transports, projet de loi C-18; Transports, projet de loi C-19
- Atlantic Containers Express Inc.**
Représentant, témoignage. Voir Témoins
Allusions, 26:41, 43
- Atlanta, E.-U. Voir Aéroports—Gestion—Prise—Comparaison**
- Atkinson, N.-E. Voir Transports ferroviaires—Accidents**
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 55:29-30
municipalités)
- Atkins, Dave (Fédération canadienne des maires et des municipalités)**

Aspden, Roy (C-I-L Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet
de loi C-19, 30:8, 15, 17

Association canadienne de la paralysie cérébrale. *Voir*
Handicapés—Crosbie

Association canadienne de la sécurité routière
Création, 26:11

Association canadienne des avocats en transport

Membres, nombre, 29:28
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-19

Association canadienne des détaillants expéditeurs
Allusion, 27:103-4

Association canadienne des fabricants de produits chimiques

Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Représentativité, 14:54
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers,
projet de loi C-19

Association canadienne des opérateurs de chars en commun
Inc.

Activités, description, 30:31-2, 35, 37-9, 41-2
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18

Association canadienne des pilotes de lignes aériennes

Composition, représentativité, etc., 29:63
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Rôle, 29:63

Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers

Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers,
projet de loi C-19

Association canadienne du camionnage

Allusion, 6:25
Composition, représentativité, etc., 17:79
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Thompson, Keith, relations, 17:87-8

Voir aussi Camionnage—Sécurité; Transports, projet de loi
C-18; Transports routiers, projet de loi C-19

Association canadienne du transport aérien

Allusion, 15:49
Voir aussi Transports, projet de loi C-18

Association charbonnière canadienne

Allusion, 18:53
Membres, emplois représentés, 13:99
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Représentativité, 13:91

Association des consommateurs du Canada

Membres, nombre, 17:15
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18

Association des manufacturiers canadiens

Expéditeurs capitaux, proportion des membres, 14:79-80
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins.

Angus, Iain—*Suite*

Transports maritimes, 23:63

Travaux du Comité, 38:22-3; 44:14-5; 47:33; 57:45-6

Turn-Air Ltd., 35:116

Université de la Colombie-Britannique, 18:141-2

VIA Rail Canada Inc., 6:37-9; 38:47-50; 63-4; 44:69

Budgets d'exploitation 1985 (modifié) et 1986, budgets

d'immobilisation 1985 (modifié) et 1986, plan

d'entreprise 1986-1990 et rapport annuel 1985, 2:5-8,

12

Rapport annuel 1987, 64:6, 19-25

Voie maritime du Saint-Laurent, 1:11-3, 17; 3:14-6, 27-30, 33,

35, 43-4; 4:22-7, 41, 43; 6:7-8, 39; 29:151; 38:22-3; 42:9-11,

13, 20, 34, 42-6, 57, 72-4, 84, 86; 43:6-7, 20-1; 44:62; 47:33

Welland, canal, 3:13-4, 33; 4:22; 6:39

Annapolis, vallée. *Voir* VIA Rail Canada Inc.—Services-

voyageurs—Halifax

Ansary, Hassan (Société canadienne des ports)

Société canadienne des ports, rapport annuel 1985, 8:13

Anspach, Ron (Weyerhaeuser Canada Ltd. (division de la

Saskatchewan))

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 20:74-83

APA Transport Corporation

Acquisition de Sanborns Motor Express Ltd. et

de O'Donnell's Express Ltd., 21:137

Appendices

Canadien National, lettre de J.-M. LeClair au Président du

Comité, 1A:2

Dominion Marine Association, graphiques, 4A:4-6

Transports, ministère, déclaration du ministre et chronologie

des événements au sujet de Turn-Air Ltd., 37A:11-20

Apsey, T.M. (Council of Forest Industries of British Columbia)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 21:43-54

Arason, Greg (Manitoba Pool Elevators)

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 18:16-7, 20-1, 32, 35

Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet

de loi C-19, 21:64-6

Armstrong, Robert (Administration de pilotage des Grands

Lacs, Liée)

Administration de pilotage des Grands Lacs, Liée, rapport

annuel 1985, 5:36-48

Arrow Air. *Voir* Transports aériens—Accidents—Gander

- Angus, Iain—*Suite*
Administration de la voie maritime du...—*Suite*
Rapport annuel 1985-1986, 3:13-6, 26-33, 35, 41, 43-4, 4:8, 19, 22-7, 39, 41-3; 42:6, 9-14, 20, 25-9, 33-6, 41-7, 54-8, 67, 72-5, 82-6, 88; 43:6-9, 20-1
Aéronautique, Loi, 21:38; 29:25-6, 76
Aéroports, 18:12-3, 153; 23:72; 26:60-1, 92; 27:60; 38:83-8, 97-8, 101; 41:25-8; 44:44-8; 61:25-6, 44-5
Air Canada, 13:74, 78-80; 27:87
Budget d'investissement 1987-1991 et rapport annuel 1987, 61:25-8, 35, 41, 44-5, 47-8
Alberta Gas Chemicals, 19:38-9
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, 29:24
Association internationale des ports des Grands lacs, 44:15
Atlantic Provinces Trucking Association, 28:43
Autocar, transport, 32:54
Automobiles, 38:89
Bureau canadien de la sécurité aérienne, 34:14-5
Burlington Northern, 12:73-4; 16:70; 20:70
Camionnage, 11:29; 14:71, 114; 16:24-7; 18:67-8, 88, 168-9; 19:53-4; 21:36-8, 144; 24:7-12; 27:116; 28:45-6, 126-7; 36:162, 173-4
Canpex Limited, 16:82-4
Céréales, 3:14; 4:19, 33, 43; 20:30-2; 29:151-2; 42:11-2, 25-7, 34-5, 45-6, 54, 56, 58; 67, 72, 74-5, 82-6, 88; 43:7-9; 44:65-6
Champion Forest Products Limited, 22:30-1
Charbon, 4:42; 13:95, 105-6; 14:18-9; 19:92-3; 42:33
C-I-L Inc., 14:43; 30:20-1
CN Rail, 12:81-2; 18:111; 19:63; 20:39; 28:112-3, 132; 29:89-90
Coalition of Concerned Shippers, 16:67, 77
Comité, 3:12; 8:44, 79-80; 14:53-4, 78, 88, 90, 100, 114; 16:9-10, 18, 27; 18:15, 67, 88, 95; 22:80-4; 26:96-7; 27:74, 87; 28:82; 32:4-6; 33:8; 38:64; 41:24; 43:27; 44:14
Séance d'organisation, 1:9, 11-4, 16-7
Commission canadienne du blé, 42:55
Commission d'enquête sur la collision ferroviaire de Hinton, 34:12
CP Rail, 14:45; 42:11-2
Crown Forest Industries, 18:144
Énergie, 14:48
Fédération du travail de Terre-Neuve et du Labrador, 26:92
Fording Coal Limited, 18:124-5
Forêts, industrie, 22:28-9
Grain de l'Ouest, transport, Loi, 18:59; 19:63; 20:39-40; 42:14, 34-5
Grands lacs, niveau des eaux, 3:26-7
Libre-échange canado-américain, 19:91
MacPherson, Commission, 18:112-3
Manitoba Government Employees' Association, 21:144
Maritime marchande, Loi (modification), projet de loi C-75 (1ère session, 33e législature), 3:28-9; 4:22; 38:98
Miramichi Pulp and Paper Company, 27:148-9, 151
Mississipi, voie fluviale, 4:39
National Sea Products Limited, 27:25, 153-4
Northern Transportation Company Limited, 23:62-3
Novacor Chemicals Ltd., 19:115
Pacific Western Airlines Corporation, 16:53; 19:21; 20:109; 21:36
Pâtes et papiers, industrie, 22:30-1
- Angus, Iain—*Suite*
Pétrole, industrie, 19:116
Pilotage maritime, 42:27-8
Pomme de terre, industrie de l'P.-É., 38:99-100
Ports, 38:99-100
Potasse, 17:30-1
Procédure et Règlement, 8:36-7, 39-42; 12:70-1; 14:20-1; 18:95, 111; 33:11; 35:27-9, 38; 36:130; 42:47-8
Recherche et sauvetage, 44:69-71
Repap Enterprises Inc., 27:148-9
Ridley, lie, C.-B., terminus de charbon, construction et exploitation, 7:12, 22-4, 26, 30, 48-9, 51, 53-4; 8:19-21, 27, 32, 35-6, 41-57, 79; 9:5-10, 12-4, 23-4, 28; 10:10-3, 18-9
Ridley Terminals Inc., 9:4-5, 22-3, 25-6, 28-9; 10:20-1
Routes, 28:46
Sears Canada Inc., 27:73-5
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 51:27, 33, 35, 46-8; 54:26; 57:19-22, 30, 39-43, 45; 58:34-5, 38; 59:39, 46-7, 50-1, 54, 59, 62-4, 69, 73, 76-8, 80-1
Société canadienne des ports, 8:72-5
Rapport annuel 1985, 7:12, 22-4, 26, 30, 48-9, 51, 53-4; 8:19-21, 27, 32, 35-6, 41-57, 60, 72-5, 79; 9:4-10, 12-4, 22-6, 28-9; 10:10-3, 18-21
Sultran Ltd., 19:29
TerraTranspport, 26:43-4
Transports, budget
Principal 1987-1988, 38:28, 32-3, 36, 37, 46-50, 60, 63-4, 83-9, 96-101
Supplémentaire (C) 1987-1988, 44:44-8, 60-2, 65-6, 69-71
Transports, ministère, rapport annuel 1984-1985, 6:37-9
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 11:26-30, 44-7, 72-22, 39-44, 54; 66, 69-74, 81-6; 13:23-7, 46, 51-2, 74, 77-80, 94-100, 105-6; 14:18-22, 43-8, 52, 58-61, 71, 76, 86, 88-90, 100-1, 109, 114; 16:24-7, 52-3, 64, 67-71, 82-5, 88-92, 96; 17:20, 30-2, 41, 60, 64-6; 18:11-3, 31-4, 40-2, 58-60, 67-8, 82-3, 88-90, 111-6, 120, 124-5, 138, 140-4, 147, 151-3, 164, 168-9, 178-80; 19:20-2, 29-31, 38-9, 53-5, 62-3, 79-80, 85-6, 91-3, 109, 115-6, 126-8, 20:30-2, 39-41, 51-3, 61-2, 69-70, 85-6, 108-9; 21:25-6, 36-8, 63-4, 112-5, 143-5, 144; 22:19, 28-31, 53-5, 75, 80-4; 23:8-10, 24, 32-5, 62-4, 70-2; 24:7-12; 26:11-4, 42-4, 60-1, 82-5, 87, 89, 92-3, 96-7, 105-7, 113-4; 27:17, 25-6, 41, 44-5, 59-61, 73-5, 86-7, 114-9, 125-8, 131, 148-9, 151, 153-4; 28:15-8, 43-6, 65-7, 80-1, 105, 107, 112-3, 126-8, 127-3, 141, 146; 29:13, 24-6, 46, 51-2, 75-6, 89-91, 128, 144, 151-3, 157-8; 30:7, 20-2, 29, 49-50, 60-1; 31:34-7; 32:4-6, 8-28, 30-2, 34-5, 37-41, 43-57; 33:8, 11-8, 35-40, 42-9; 34:11-7; 35:26-9, 31-3, 36, 38-43, 46, 51-3, 56-8, 60-1, 63-4, 66, 68, 71-3, 96, 106-7, 112-3, 157, 161, 163-5, 167, 176-7, 189, 192-3, 195, 197, 200; 36:62, 72, 121-5, 127, 129, 132-3, 135-6, 143-5, 148-51, 154-5, 157, 161, 163-5, 167, 176-7, 189, 192-3, 195, 197, 200; 36:62, 72, 74, 85-8, 105, 115-6, 121, 123, 130, 132-3, 136, 141, 146-9, 152, 158-62, 166-70, 173-7, 182-3
Transports aériens, 13:78-9; 16:88-92, 96; 17:60, 64-6; 18:40-2, 111, 115, 151-3, 178-80; 19:79-80, 91, 109, 21:112-4; 22:53-4, 75; 23:9-10, 24, 71; 26:93, 105-6; 27:59-60, 87, 127; 28:80; 29:24-5, 75-6; 34:11-4, 16-7; 35:112-3, 116-7; 38:96; 41:25; 44:60-1
Déréglementation, politique relative à la gestion et la propriété des aéroports, la sécurité, la concentration et la privatisation des transports aériens, étude, 41:25-8
Transports ferroviaires, 3:43; 12:44, 82-6; 18:31-2; 19:30-1; 22:29-30; 27:44-5, 115; 29:144; 30:21, 29

- Air Canada—Suite**
Sociétés aériennes affiliées, 23:26
Employés d'Air Canada, régimes de pension, transférabilité, etc., 13:69
Frete aérien, services, 13:89-90
Handicapés, transport, accès aux avions, etc., 13:79-80
Langues officielles, utilisation, 61:32
Maritimes, provinces, région, 13:84
Québec, implantation, projets, 13:83-4
Sécurité, fiabilité, etc., normes, surveillance, etc., 13:67-8, 73-4, 80-1, 86
Voir aussi sous le titre susmentionné Employés—Mise à pied
Tarifs
Réductions, 13:78; 61:5, 13
Victoria, C.-B.
Comptoir de vente de billets, fermeture, exploitation par Air B.C., répercussions sur les employés, etc., 13:68-9
Voir aussi sous le titre susmentionné Liaisons intérieures
Vins canadiens, service à bord des avions, 6:34
Voir aussi les sujets particuliers
Air Canada, Loi. Voir Transports, projet de loi C-18
Air Canada, participation publique au capital, projet de loi C-129
Direction d'Air Canada, prise de position réservée, 61:22-3
Air India. Voir Transports aériens—Accidents
Air Maritime
Allusions, 14:104; 28:80
Air Nova
Allusions, 6:32; 13:66-7, 84, 89; 14:96, 105; 16:58; 22:18; 23:19; 26:64, 70; 27:16; 28:79
Voir aussi Air Canada—Contrôle
Air Ontario
Allusions, 13:73; 18:40; 22:13; 23:19, 76
DASH-8, mise en service, délais, 13:73
Liaisons internationales à partir de London, Ont., 13:75-6
Voir aussi Air Canada—Contrôle
Air Transport Association of Canada
Représentant, témoignage. Voir Témoins
B. Pearson—Aérogare n° 3
Airport Development Corporation. Voir Aéroports—Lester
Alary, Jacques (Association du camionnage du Québec Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 29:29-37
Alaska, autoroute. Voir Routes
Alberta, gouvernement
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Camionnage—Réglementation et Sécurité—Code; Grain de l'Ouest, transport, Loi—Subventions—Méthode; Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Alberta Federation of Labour. Voir plutôt Fédération du travail de l'Alberta
Alberta Gas Chemicals
Expéditions de méthanol, transport ferroviaire
Aux États-Unis, tarifs exigés par CP Rail, 19:35-6, 38; 25:12-3
Appel devant la CCT, proposition, 19:38-9
Comparaison avec ceux offerts par Burlington Northern, 19:34, 38
Camionnage, alternative, rentabilité, etc., 19:40
Coûts, proportion des frais généraux, 19:40-1
Expéditeur capif. saturé, 19:34
Production de méthanol, capacité, etc., 19:33, 40
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
Alberta Wheat Pool
Activités, description, 19:57
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
Albertans Against Deregulation
Composition, représentativité, etc., 19:101, 103-8, 110
Voir aussi Transports, projet de loi C-18; Transports routiers, projet de loi C-19
Alcoolisme et toxicomanie
Dépistage, stratégie nationale, 57:7, 23-4; 58:36-8
Voir aussi Algoma Central Railway; CN Rail; Code canadien du travail; CP Rail; CSX Rail; Transports; Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105; Transports ferroviaires; VIA Rail Canada Inc.
Alexandria, Ont. Voir CN Rail—Lignes—Abandon
Algoma Central Railway
Alcoolisme et toxicomanie
Aide aux employés, 50:68
Dépistage, 50:67-8
Allusion, 25:14
Employés, recrutement, 50:68
Représentant, témoignage. Voir Témoins
Voir Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105
Algoma Steel Corporation
Rails, production, abandon, 63:28
Déréglementation—Livres blancs
Amell, R.L. (C-I-L Inc.)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 30:14, 16, 21-2
Ameritech. Voir Aéroports—Secours-incendie—Véhicules
Anderson, Donald (Potato Marketing Council of Prince Edward Island)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 28:111-6
Anderson, F.W. Voir Transports—Déréglementation—Livres blancs
Angus, Iain (NPD—Thunder Bay—Atikokan)
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 3:14, 30-3; 44:62
Plan d'entreprise 1986-1991, 3:13-6, 26-33, 35, 41, 43-4

Air Canada—Suite

- Frêt aérien
Expansion, projets, 13:63-4, 87
Terre-Neuve, services, 26:36-7
Haltifax, N.-E., base pour les agents de bord, élimination
appréhendée, 27:58-9
Handicapés
Audits, réservation, facilitation, 61:39
Emploi, égalité, 61:39
Transport
Adelia, Ruth, cas, 21:111, 114
Accessibilité, amélioration, 61:38-9
Langue officielles, utilisation, 61:4
Liaisons intérieures
Atlantique, région, 28:14
Fermetures, 13:72; 40:5
Happy Valley-Goose Bay, Labrador, 26:64, 70
Leithridge, Alb., service, abandon, 18:118
London, Ont., fermeture, 13:72, 88; 22:10, 15, 17; 23:76
Moncton, N.-B., 13:88; 14:107
Nord canadien, 18:135
North Bay, Ont., 23:73-4
Ottawa-Edmonton, 18:43-4
Réseau liaison, mise en place et élargissement, 61:5-7
Sault-Sainte-Marie, Ont., fermeture, 13:72, 88; 22:10, 15, 17
Stephenville, T.-N., 26:33-4, 36
Tarifs, soldes, 13:81-2
Victoria, C.-B., 22:12-3, 16
Liaisons internationales
Activités, croissance, 61:6-7
Bombay, Inde, 61:6
Boston-Yarmouth, N.-E., fermeture possible, 23:19; 27:9,
15-6, 19
Cleveland, E.-U., fermeture, 13:72
Compétitivité, 13:58, 61
Débouchés, recherche, 13:58
Détroit-London, Ont., 13:76
Scandinavie, 13:74
Singapour, 61:6
Vienna, desserte, inauguration, 61:6
Mandat, 61:4
Responsabilité sociale, composante, 61:4-5, 7
Monopole, possibilité, 61:46
Part du marché, élargissement
Intérieur, 61:23-4
International, 61:24-5
Pension, régime
Employeur, contribution
Paiement à partir de l'excédent du fonds, 61:37
Variable, 61:38
Indemnités, indexation, 61:37
Plan d'entreprise 1987-1991, résumé, 61:4-49
Ponctualité, réputation, 13:56; 61:6
Position concurrentielle, 13:82; 60:9-10; 61:5, 7, 11-2, 46
Sociétés—Employés
Voir aussi sous le titre susmentionné Sociétés
Air Canada—Suite
Privatisation, 6:33; 13:74, 79, 84-5; 16:47-8, 50-2; 17:12-3, 16-7;
18:43, 129, 133; 19:77; 22:7-8; 23:26, 30-1; 25:24; 27:57, 87;
35:150; 38:56; 40:5, 29-30; 60:9, 19-21, 48
Action, valeur, fixation, 61:29-30
Actionnariat
Employés, participation, 61:16
Mixité, durée, 61:15
Public et pouvoir de direction, relations, 60:21-4;
61:15-6
Public et privé, coexistence, 61:9
Capital, sources, diversification, 61:7-9, 11-2
Concurrence, relation, 13:82-3; 40:11-2; 61:10, 12-3
Décision gouvernementale, 61:13
Degré, 40:13, 21, 14-5
Direction d'Air Canada, position, 61:7-8
Endettement, ratio, relation, 40:14
Expériences étrangères, 61:9, 15
Gestion, processus décisionnel, facilitation, 61:7, 9-10, 12-4
Gouvernement, position, 38:59, 61-2
Mesure législative
Présentation, 38:62
Voir aussi Air Canada, participation publique au
capital, projet de loi C-129
Objets d'une société d'Etat et d'une entreprise privée,
différenciation, 61:15, 26-7
Participation étrangère, 29:181
Partielle, formule, 61:9
Prix de vente, 40:13
Services régionaux, impact, 61:27-8
Rapport annuel 1987, 61:4-49
Rentabilité, 28:32; 61:7, 21
Repas, service, qualité, 18:44; 40:13
Représentants, témoignages. Voir Témoins
Réservation, système informatisé (Reservec), 15:52-3; 17:13-4;
18:133; 61:17-8
Entreprise en coparticipation avec Canadian International.
Voir Transports aériens—Réservation—Gemin
Résultats financiers
Bénéfice, 61:5
Créanciers, 61:43-4
Dividendes versés, 61:46-7
Effacement comptable, 61:43
Gouvernement, créance, remise, possibilité, 61:44
Passif à long terme, 61:43
Revenus, accroissement, initiatives, 61:7
Rôle de société de la Couronne, 27:123-5; 40:11-2
Royaume-Uni, drogues trouvées à bord d'un appareil d'Air
Canada, cautionnement exigé par les douanes
britanniques, remboursement, etc., 38:55-6
Sécurité
Cabines, revêtements inflammables, 61:6
Québec, Qué., situation, 29:22-3
Réputation, 13:56, 59; 61:6-7
Trousse de lutte contre l'incendie, 61:6
Vol 870 (Montréal-Paris), incident du 13 novembre 1987,
fausse alerte à la bombe, mesures prises, 44:21, 23-4
Sociétés
Voir aussi sous le titre susmentionné Sociétés
Services régionaux, 60:19-20
Voir aussi sous le titre susmentionné Privatisation

- Aéroports—Suite**
Sécurité—Suite
Personnel—Suite
Promotion, 61:22
Rémunération, 61:21-2, 25-6
Privatisation, 6:35
Renforcement, mesures, 38:70-1; 44:13
Responsabilités des lignes aériennes, du gouvernement, etc., 6:35-6; 11:40; 29:70; 38:52, 77; 39:39; 44:19, 23, 31, 53-5; 61:20-1, 25, 44-6
Services assurés par le secteur privé
Appel d'offres, régime, administration par le ministère des Transports, proposition, 38:66, 76-7
Contrats, résiliation en cas de non-respect des normes, 38:54-6
Employés, salaires, mise à pied des employés d'expérience, etc., 38:66-7, 76
Supervision, 44:19
Système, mise en place, 6:9-10
Vérification d'efficacité, modalités, 62:29-30, 39
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Dorval; Edmonton—B. Pearson—Aérogare n° 3; Sandspit
Services, 40:55
Contrats, octroi, processus d'appel d'offres, etc., 39:33-4
Smiths Falls, Ont., 41:23
Statistiques, liste demandée, 39:19-21
Taxe, 27:128
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Edmonton—Aéroport municipal; Gestion—Prise
Taxi, services, 40:34
Toronto, aéroport international. Voir *pluôt* sous le titre *susmentionné* Lester B. Pearson;
Thunder Bay, Ont.
Aérogare, agrandissement, projet, 38:85-8; 44:48
Aviation générale, traitement, accès aux services, etc., 41:25
Bruit, contrôle, 41:26
Directeur, recrutement, 44:48
Plan directeur, 38:85
Toronto, aéroport international. Voir *pluôt* sous le titre *susmentionné* Lester B. Pearson, aéroport international
Toronto Island, aéroport
Bruit, contrôle, 41:27
Gestion, prise en charge au niveau local, 41:32
Transports, ministère
Mandat en vertu de la Loi sur l'aéronautique, 39:22
Recettes, statistiques demandées, 39:47-8
Voir aussi sous le titre *susmentionné* les sujets particuliers
Vois, heures d'arrivée et de départ, étaletement, etc., 41:17-8; 62:16
Ages, Bob (Coalition Against Free Trade)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 19:93, 99, 111-2
Aiken, Don (Fédération du travail de l'Alberta)
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet d'accidents
Répercussions; Travail, régime d'indemnisation en cas d'accidents
Agriculteurs. Voir Transports, projet de loi C-18—
- Avions nouveaux, choix, désignation, modalités, intervenants, etc., 60:25; 61:30-1, 34-6
Boeing 727, remplacement, justification, 61:33-4
DC-9, modernisation, justification, 61:32-3
Entretien, centres, répercussions, 60:25
Financement, modalités, 40:14; 61:7
Gouvernement, intervention, 61:31-2
- Fonds publics, 61:11
Obligations perpétuelles subordonnées, instrument financier, banques suisses, preneurs, 61:42-3
Flotte, renouvellement
Avions nouveaux, choix, désignation, modalités, intervenants, etc., 60:25; 61:30-1, 34-6
Boeing 727, remplacement, justification, 61:33-4
DC-9, modernisation, justification, 61:32-3
Entretien, centres, répercussions, 60:25
Financement, modalités, 40:14; 61:7
Gouvernement, intervention, 61:31-2
- Financement
Rputation, 13:56
Fiabilité
Exploitation, coûts, 40:12; 61:4, 7
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Flotte
Services, vente à d'autres transporteurs, 61:6-7
Gestion, système informatisé (PROMIS), 61:6
Et ingénierie, normes, renforcement, 61:6
Entretien
Actionnariat; Sociétés; Victoria—Comptoir
Voir aussi sous le titre *susmentionné* Privatisation—Servabilité, exemple, 61:17
affectées à Air Canada, etc., 28:73
Mise à pied, placement chez les petites sociétés aériennes
l'aéroport d'Ottawa, 61:44
Langage gestuel, apprentissage, initiative démontrée par une employée travaillant au salon d'Air Canada à Grève de 1987, 61:5
Grève de 1985, 22:9
Enquêtes de sécurité, délai, 61:26
Capacité de compréhension et d'adaptation aux réalités des Employés
Efficacité, 40:12-3; 61:7
Création, cinquantième anniversaire en 1987, 34:7
etc., 6:31; 18:96; 22:18; 23:26, 68; 26:48, 94; 27:57; 28:72
Contrôle d'Air B.C., Air Nova, Air Ontario, Austin Airways, Coefficient d'occupation des sièges disponibles, 61:5
61:6
Carte de crédit en Koweït, volume de transactions, croissance, Budget d'investissement 1987 (modifié), 61:4-49
Allusions, 6:32; 15:44; 22:12-3; 23:43
Air Canada
Allusions, 14:95-6; 21:73; 27:16; 28:79
Air Bras d'Or
Allusions, 13:67; 17:19; 22:13, 74; 23:19
Voir aussi Air Canada—Contrôle et Victoria
Air B.C.
Allusions, 13:67; 17:19; 22:13, 74; 23:19
Voir aussi Pacific Western Airlines Corporation—Contrôle
Stephenville, T.-N., service, 26:33
Service, fiabilité, etc., 18:45-6; 23:74
Moncton, N.-B., bureau, employés, salaires payés, 28:73
Syndicalisation, 18:45; 23:74
Sécurité d'emploi, 18:48
Employés
Allusions, 6:32; 14:95-6; 104; 16:58; 18:40; 21:73; 22:18; 23:19; 26:48, 94; 27:16, 97; 28:79

Aéroports—Suite

London, Ont.—Suite

Voir aussi sous le titre susmentionné Bagages—Et

passagers; Gestion—Prise

Et aéroport international de Dorval

Exploitation par un seul organisme, 38:31

Voir aussi sous le titre susmentionné Gestion—Prise

Moncton, N.-B.

Hangar, remplacement, 44:35-6

Recettes, 40:37-8

Ottawa, aéroport national

Alerte à la bombe, fausse menace, incident, confusion,

62:44-5

Autocar, transport, services, 6:44

Aviation générale, traitement accordé, accès aux services,

etc., 41:22, 28-9

Comptoirs d'inspection, congestion, 62:39-40

Gestion, consultation, manque, 41:25

Rénovation, consultation de la COPA, absence, 41:28

Voir aussi sous le titre susmentionné Bagages—Et

passagers

Contrôle sécuritaire

Passage de la piste à un avion commercial par l'aérogare

seulement, 62:54-5

Transports, ministère, prise en charge, 44:28-31

Enregistrement à des comptoirs communs à toutes les

sociétés aériennes, généralisation, 61:48-9

Et bagages, correspondance. *Voir plutôt sous le titre*

susmentionné Bagages—Et passagers, appariement

Passerelles d'embarquement, fournisseurs, concurrence,

encouragement, 62:36-7

Pickering, aéroport international, projet, terres expropriées,

Planification. *Voir sous le titre susmentionné* Exploitation

Politique, 39:19, 21

Explication, 39:25

Principes directeurs, éléments, etc., 39:23-5

Privatisation, 27:57; 38:32, 97; 39:28; 60:10

Voir aussi sous le titre susmentionné Edmonton—

Aéroport international; Lester B. Pearson—Boutiques;

Sécurité

Redevances, contestation par certaines sociétés aériennes

américaines, etc., 40:38

Regina, Sask.

Aggravissement, délais, 38:88

Comptoirs et autres espaces commerciaux, location, prix,

39:48

Hôtel, construction, appel d'offres, etc., 38:77-9; 39:34

Voir aussi sous le titre susmentionné Secours-incendie

Restaurants et cafétérias, coût des repas, service, etc., 6:43

Voir aussi sous le titre susmentionné Lester B. Pearson

Sandspit, C.-B., sécurité, compagnie responsable, mise à pied

d'un employé d'expérience, 38:56

Secours-incendie, services

Après les heures d'ouverture de l'aéroport, prestation,

23:72; 31:45-6; 38:65-6

Comparaison avec d'autres pays, 6:27; 38:65

Halifax, N.-E., situation, 27:60-1

Aéroports—Suite

Secours-incendie, services—Suite

Insuffisance, 18:153; 21:74; 23:70; 26:60-1, 92; 29:74-5

Normes de l'OACI, 6:26-7; 29:74-5

Personnel

Femmes, emploi, 38:90

Formation, 6:28

Insuffisance, 6:28; 38:65

Stephenville, T.-N., pompiers, pensions, 6:30, 32

Prince George, C.-B., 18:8, 11-3

Regina, Sask., 38:65-6

Vancouver, C.-B., situation, 40:39-40

Véhicules d'intervention rapide, acquisition des sociétés

Amertech et Thibault, mise en service, etc., 6:28

W5, émission, reportage, 6:26

Voir aussi sous le titre susmentionné Gestion—Prise—

Sécurité

Air Canada, position, 61:20-2, 44-6

Alerte, dispositif d'intervention, 44:29-30

Armes à feu, dépistage, 38:52, 71-2

Pistolets en matière plastique, 38:79

Association internationale des machinistes et des

travailleurs de l'aérostronautique, membres, rôle,

29:20

Athènes, Grèce, expérience, 62:45

Bagages, contrôle. *Voir plutôt sous le titre susmentionné*

Bagages—Contrôle sécuritaire

Charles-de-Gaulle, aéroport international, Paris, France,

44:29

Escouade anti-bombe, intervention, récit anecdotique,

44:15-6

Collaboration entre le ministère des Transports, la GRC et

le SCRS, 6:35-6; 61:45

Comité

Etude proposée, 1:14-5; 6:5

Recommandations, 61:20, 25, 44

Comparaison avec d'autres pays, 38:71; 44:28-9

Directeur des services de sécurité, M. Toombs,

recrutement, 44:45-8

Équipement de détection et d'inspection

Amélioration technologique, collaboration entre le

ministère des Transports et le CNR, 6:12

Installation, 6:10

Recherche et développement, accord canado-américain,

6:12

Sonneries, déclenchement, 38:73, 95-6

Fiabilité, 61:20-1

GRC

Agents spéciaux, rôle, 62:43-4

Voir aussi sous le titre susmentionné Sécurité—

Collaboration

Militaires, intervention, 44:28-30

Normes, 6:35-6; 11:40-1; 61:21-2

Comparaison avec les États-Unis, 38:36-7

Dérégulations, dénonciation, 44:36-7

Etablissement et respect, ministère des Transports,

responsabilités, 38:67; 44:31; 61:20, 45

Personnel

Attitude et moral, amélioration, nécessité, 61:21-2

Formation, 38:69, 71, 75-7; 61:20-2

- Aéroports—Suite**
 Gestion—Suite
 Prise en charge au niveau local—Suite
 Énoncé politique, lacunes, 41:6-8
 Fonctions non essentielles, abandon, 39:40
 Gouvernement fédéral, responsabilités, relation, 39:47;
 41:16, 25-6
 Heures d'utilisation, aspect, 39:39
 Intérêt manifesté par les municipalités et autres
 groupes, 39:26-30, 43, 46-7; 40:30
 Leduc, Alb., situation, 39:28
 Location à bail, contrats, négociation, etc., 39:28; 41:23
 London, Ont., situation, 39:28
 Mirabel et Dorval, aéroports internationaux, situation,
 répercussions, etc., 39:41-2, 44
 Municipalités, réactions, 40:26-7, 30, 33, 35-6; 41:11
 Promotion, activités, 39:39
 Propositions, approbation, procédure, 39:25-6
 Propriété de l'aéroport, aspect, 39:28; 40:36; 41:17
 Provinces, consultations, etc., 39:37-8
 Recettes, manque à gagner, assistance fédérale, etc.,
 38:97-8; 40:27, 31-2, 35-9; 41:8-10, 15-6
 Régions, réactions, 39:36-7
 Rentabilité, aspect, 39:40-1, 43; 40:30, 33-4, 36
 Secteur privé, participation, 41:7-8
 Sécurité, services de secours-incendie, etc.,
 répercussions, 38:36-7; 39:32, 39-40, 42-3; 40:28, 32,
 39; 41:9
 Services, concurrence, répercussions, 40:35
 Taxe sur les transports aériens, non-cessibilité, 39:26-7,
 40-1; 40:27, 30-1; 41:18
 Taxes et autres droits imposés aux usagers, imposition
 par l'autorité locale, 41:18, 21
 Transfert, modalités, 41:16-7
 Transports aériens, réseaux en étoile, relation, 39:45-7;
 41:14
Voir aussi sous le titre susmentionné Toronto Island
 Régime actuel
 Fonctionnement, 39:35; 41:26
 Modification, motifs, 39:35-6
 Responsabilité partagée, 41:9-10, 12
Voir aussi sous le titre susmentionné Ottawa
 Hamilton, Ont., 15:24
 Handicapés
 Accessibilité, 35:95; 46:23-4
Voir aussi sous le titre susmentionné Lester B. Pearson—
 Aéroport n° 3
 Hôtels
 Construction, contrats, octroi, processus d'appel d'offres,
 etc., 39:34-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Regina
 Emplacements, aménagement, 6:11
 Immobilisations, projets, coûts, recouvrement, 44:35
 Installations aéroportuaires, aménagement, financement et
 exploitation, recours au secteur privé, 6:11, 29; 46:4-6
 Laissez-passer
 Détenus représentant une menace pour la sécurité,
 preuves, 44:44-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Dorval: Employés
- Aéroports—Suite**
 Lester B. Pearson, aéroport international
 Aéroport n° 1
 Congestion, 41:13, 15; 60:26
 Modernisation, 46:24, 26
 Aéroport n° 2
 Comptoirs d'inspection, congestion, 61:47-8; 62:39-40
 Distance à parcourir, trottoirs roulants, installation,
 60:26; 61:41-2; 62:41
 Modernisation, 46:26; 61:40-2
 Aéroport n° 3, projet, 41:15; 44:13, 16, 72; 61:40-1; 62:40
 Aéroport Development Corporation, proposition retenue,
 accord, teneur, etc., 46:8-9, 11, 14, 25; 60:11-2
 Bagages, enregistrement et manutention, 46:21
 Canadien International, localité principal, 49:15, 19
 Comité d'évaluation des propositions des
 soumissionnaires, 46:8, 10, 22
 Construction, appel d'offres, 38:74-5, 96-7; 46:6, 22
 Coût définitif, 46:20
 Déficit d'exploitation, possibilité, prêt gouvernemental,
 modalités, 46:13-4
 Entente de développement, 46:9-10, 20, 28
 Examen des activités et des installations proposées,
 46:4-28
 Financement mixte, public minimal et privé maximal,
 46:6, 13-4
 Handicapés, accès, facilitation, 46:23-4
 Infrastructure, raccordement routier et autres, coûts,
 partage, 46:19
 Locataires, 46:15, 19
 Loyer, coût, 46:20, 28
 Maquettes, 46:9
 Ouverture, date prévue, 46:10
 Passerelles d'accès aux aéronefs, 46:23-4
 Propositions des soumissionnaires, évaluation, 46:7-8,
 20-1
 Revenus, part de l'État, 46:9-11, 18, 24-6
 Secteur privé, participation, 46:5-6
 Sécurité et sûreté, exigences, 46:10, 16-8
 Signalisation intérieure, 46:22
 Soumissionnaires, nombre et diversité, 46:6-7
 Terrains, baux, teneur et utilisation, 46:19-20, 28
 Transfert de trafic des aéroports n° 1 et 2, 46:12, 15
 Boutiques de boissons alcoolisées hors taxes, privatisation,
 38:89-90
 Bruit, contrôle, 41:27; 60:15-6
 Développement, environnement, aspects écologiques et
 sociaux, prise en considération, 46:16-7, 23, 27-8
 Fret aérien, centre, aménagement, 6:11; 46:27
 Installations, modernisation, 46:5
 Pistes
 Additionnelles, 41:27; 46:16-7, 23, 26-7; 60:25-6; 62:14
 Capacité, 46:15; 60:14-5
 Encombrement, 46:15-6, 22-3, 26-7; 62:13-6
 Restaurants et cafétérias, coût des repas, service, etc., 40:35
 Taxi, services, 38:100-1
 Trafic, progression, 46:5, 22-3, 26-7
 Zone 5, location à bail, recettes annuelles, 6:11
 London, Ont.
 Modernisation, 62:53-4

- Aéroports—Suite**
 Autocar, transport, services, 40:34
Voit aussi sous le titre susmentionné Ottawa
 Aviation générale, traitement, accès aux services, etc., 41:28-9
Voit aussi sous le titre susmentionné Calgary; Ottawa; Thunder Bay
 Bagages
 Chariots à bagages, frais d'utilisation, proposition, 40:31-2
 Contrôle sécuritaire
 Dispositifs, ministère des Transports, prise en charge, 44:28-31, 55
Voit aussi sous le titre susmentionné Bagages—Et passagers
 De cabine, réglementation, application, 62:43
 Et passagers, appariement, contrôle sécuritaire, méthode, 44:19; 62:56-7
 Dérégulations, 44:20-1, 55-6
 Directives, application, 44:22
 Exceptions, 44:20
 London, Ont., incident concernant le transport d'armes à feu par une personne dans ses bagages de soute et les utilisant ensuite pour commettre des crimes, 62:54-5, 57
 Ottawa, Ont., incident concernant l'enregistrement des bagages d'un employé de compagnie aérienne, 62:31-2
 Préposés à la sécurité, harcèlement, possibilités, 44:22-3
 Vols intérieurs, bagages de soute, procédure facultative, 62:55-7
 Winnipeg, Man., incident, passager ayant monté à bord avec une arme à feu, 62:30-1
 Formulaire de rapport sur les irrégularités commises, initiative du syndicat des employés, utilisation, 44:52-3
 Manutention, 44:29-30
 Transporteurs, prise en charge et responsabilités, 44:29-30
Voit aussi sous le titre susmentionné Lester B. Pearson—Aérogare n° 3
 Banff, parc national, étude conjointe par les ministères de l'Environnement et des Transports, 38:60-1
 Bruit, contrôle, 41:26-8
Voit aussi sous le titre susmentionné Lester B. Pearson; Thunder Bay; Toronto Island
 Calgary, Alb., aéroport international, aviation générale, traitement, accès aux services, etc., 41:26
 Charlo, N.-B., 28:61
 Colombie-Britannique, région nord-ouest, systèmes d'atterrissage aux instruments, remplacement par des systèmes de guidage par micro-ondes, 38:58, 88
 Comité
 Recommandations, mise en oeuvre, 46:17
Voit aussi sous le titre susmentionné Employés—Laissez-passer
 Congestion
 Comparaison avec les E.-U., 13:83
Voit aussi sous le titre susmentionné Lester B. Pearson—Aérogare n° 2—Compiroirs; Ottawa—Aérogare n° 1 et Aérogare n° 2
 Construction
 Conception, plans, 41:18-9
 Faissabilité, études, financement, 6:44
Voit aussi Transports aériens—Navigabilité aérienne
 Deer Lake, T.-N., amélioration, travaux, 6:30-2
- Aéroports—Suite**
 Dorval, aéroport international
 Atterrissage, frais, 29:19
 Laissez-passer spéciaux, émission, 38:73
 Sécurité, compagnie responsable, employés
 Formation, accréditation, etc., 38:72-3
 Mise à pied des employés d'expérience, 38:53-5, 68-70, 74
Voit aussi sous le titre susmentionné Mirabel
 Edmonton, Alb.
 Aéroport international, sécurité, privatisation, etc., 29:70
 Aéroport municipal, 40:31
 Taxe de passager, prélèvement, 41:18, 23
 Employés
 Antécédents, vérification, 38:74
 Laissez-passer, obtention, contrôle sécuritaire, 44:24-8, 37-40
 Comité, étude, 44:41-3
Voit aussi sous le titre susmentionné Gestion—Prise
 Exploitation
 Autosuffisance financière, efforts du ministère des Transports, 39:30-1
 Commercialisation, aspect, 39:44-5
 Déficit, 12:27; 40:26
 Planification
 Décentralisation, 39:43-4
 Plans de développement commercial du ministère des Transports, 39:29-30, 43, 49; 40:35
 Gatinneau, Qué., 41:29-30
 Gestion
 Consultation, mécanismes, 38:83
 Conseils de développement économique, établissement, 38:84; 39:30, 41, 45, 49; 41:25
 Locataires, participation, 38:84-5
 Etudes internes du ministère des Transports, 39:22
 Groupe de travail
 Municipalités, non-représentation, etc., 40:25, 27, 32-3, 37
 Rapport, recommandations, etc., 6:28-9; 38:26; 39:21
 Hagglund, rapport, 39:42
 Municipalités
 Consultations, 40:27-8, 37-9
Voit aussi sous le titre susmentionné Gestion—Groupe de travail et Gestion—Prise
 Nombre administré par le ministère des Transports, 39:29, 31
 Normes, responsabilité du ministère des Transports, 39:31
 Prise en charge au niveau local, 6:29; 38:31-2, 59; 39:28-9; 40:25-8, 34-5; 41:5-7, 21-4, 31-2; 62:58-60
 Aéroports peu achalandés, cas, traitement, 39:42, 44
 Cabinet, rôle, 39:26, 43
 Caractère facultatif, 41:17, 19
 Comparaison avec les E.-U., expérience d'Atlanta, de Nashville, etc., 39:38; 40:26; 41:7
 Conditions, 39:38-9
 Construction et zonage, normes, 39:32
 Critères, définition, etc., 41:11, 17, 19
 Développement économique régional, relation, 39:32; 40:32
 Employés fédéraux affectés, conditions de transfert, négociation, 39:23, 31-2, 40; 41:6

- Abbott, E.G.** (Association des syndicats de cheminots canadiens)
Sécurité ferroviaire, projet de loi C-105, 51:4-38
Transports, projet de loi C-18 et Transports routiers, projet de loi C-19, 16:5-8, 11-7
- Abitibi-Témiscamingue.** *Voir* Aéroports; CN Rail; Transports ferroviaires
- Accès à l'information, Loi**
Sociétés de la Couronne, assujettissement proposé, 28:96
- Accidents de travail, régime d'indemnisation.** *Voir* *plutôt* Travail, régime d'indemnisation en cas d'accidents
- ACE.** *Voir* *plutôt* Atlantic Containers Express Inc.
- Acier, industrie**
Etats-Unis, déclin, difficultés, etc., 4:21, 39
Exportations aux Etats-Unis, restriction, mesures protectionnistes demandées par l'industrie américaine, 15:26-9
- Adelia, Ruth.** *Voir* Air Canada—Handicapés—Transport
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent**
Assurances
Auto-assurance, caisse, établissement proposé, 3:31-2
Primes, coûts, 3:31-2
Réclamations contre l'Administration, 3:32-3
Autosuffisance financière, 3:11, 24, 29, 4:11, 27, 6:39, 43:19, 22
Comité, étude, plan de travail, élaboration par le personnel de recherche du Comité, 41:3
Commercialisation, service, établissement proposé, etc., 3:14-5, 41-2
Coûts, réduction, mesures, 3:42-3
Déficits, 3:11, 29
1986-1987, 43:4-5
Dette, 3:21-2
Radiation, 44:34, 62
Transformation en actif en 1977, 43:19
Employés, nombre, réduction, 3:42
Emprunts, radiation, 29:154
Plan d'entreprise 1986-1991, 3:5-44
Rapport annuel 1985-1986, 3:5-44; 4:4-44; 42:5-88; 43:4-26
Refinancement de 1978, 3:7, 11
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Réserve pour éventualités, 3:31
Revenus
Eau, vente à Hydro-Québec, 3:30
Sources autres que le transport maritime, 3:30-1
Voir aussi Grands lacs—Niveau—Baisse; Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée; Voie maritime du Saint-Laurent—Péages—Palement et Utilisateurs—Dolances et Valleyfield
- Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltee**
Affectations, 5:39-40
Collaboration avec les autres administrations de pilotage, 5:46-7
Conseil d'administration, composition, 5:36
Dépenses
Evolution de 1984 à 1985, 5:10
Réduction, programme, 5:37, 48
- Aéroports**
Abitibi—Témiscamingue, circonscription, dépenses fédérales 1984-1985, 6:50, 52-3
Aide, programme international, projets, 6:11-2, 44
Amélioration, subventions fédérales, 6:10-1, 44-5
- Aéronautique, Loi**
Allusions, 18:13, 106, 163; 21:38, 74; 22:76; 23:22, 73; 29:68
Voir aussi Transports, projet de loi C-18
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Advocacy Resource Centre for the Handicapped
Fonctionnement, responsabilité, transfert, etc., 60:28-9
Administration du pipe-line du Nord
Commercialisation et Trafic
Voir aussi Voie maritime du Saint-Laurent—Services professionnels, dépenses, 5:35
Rôle, 5:6
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Rapport annuel 1985, 5:5-35
Plan d'entreprise, état, 5:34-5
Service, périodes de repos, 5:24-5
Rémunération, 4:13; 5:9, 11-2, 15-6, 20-4, 29, 31
Nombre, 5:13-5, 19-20, 34
Mise à pied, difficulté, 5:19-20
Apprentissage, 5:15
Pilotes
Réduction, mesures, 5:12-3, 34
Evolution depuis 1981, 5:8-9, 12
Pertes d'exploitation
Personnel d'administration, réduction, 5:13
Navires en détresse, secours, revenus, 5:48
Mauvaises créances, pertes, 5:12, 25-6
Gestion, 4:38
Frais financiers, 5:25
Entretien et réparation, dépenses, 5:26
Droits de pilotage, revenus, diminution, 5:12
causes, 5:12
Dépenses d'exploitation, augmentation de 1984 à 1985, 15:26-9
Conseil d'administration, composition, compétences des membres, etc., 5:6, 33-4
Amortissement, dépenses, 5:26
Barreaux-pilotes, coûts d'exploitation, 5:26-8
Administration de pilotage des Laurentides
Rôle, 5:36
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Rapport annuel 1985, 5:36-48
Plan d'entreprise, préparation, 5:39-40
Rémunération, 5:41, 44-6, 48
Nombre, réduction, etc., 5:40-1, 44-5
Employés *plutôt* qu'entrepreneurs à contrat, 5:37-8
Conventions collectives, 5:37
Pilotes
Pertes d'exploitation, évolution de 1984 à 1985, 5:8
Etats financiers, présentation, système de comptabilité, 5:46-7
- Administration de pilotage des Grands Lacs...**—*Suite*

INDEX

COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES COMPTÉ RENDU OFFICIEL

DEUXIÈME SESSION, TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

—1986—

Octobre:

le 21, f.1.

Novembre:

le 18, f.1; le 20, f.2.

Décembre:

le 2, f.3; le 4, f.4; le 9, f.5; le 15, f.6.

—1987—

Janvier:

le 20, f.7; le 22, f.8.

Février:

le 5, f.9; le 10, f.10; le 17, f.11.

Mars:

le 2, f.12; le 3, f.13; le 5, f.14; le 9, f.15; le 10, f.16; le 12, f.17; le 16, f.18; le 17, f.19; le 18, f.20; le 19, f.21; le 23, f.22; le 24, f.23; le 25, f.24; le 26, f.25; le 30, f.26; le 31, f.27.

Avril:

le 1^{er}, f.28; le 2, f.29; le 3, f.30; le 7, f.31; le 8, f.32; le 9, f.33; le 10, f.34; le 13, f.35; le 14, f.36.

Mai:

les 12 et 15, f.37; les 19 et 21, f.38.

Juin:

le 9, f.39; le 11, f.40; les 16 et 18, f.41.

Août:

le 18, f.42.

Septembre:

le 15, f.42; le 17, f.43; le 23, f.44.

Octobre:

le 15, f.44.

Novembre:

les 17, 24 et 26, f.44.

Décembre:

le 3, f.44; le 4, f.45; le 17, f.46.

—1988—

Janvier:

le 26, f.47; le 28, f.48.

Février:

le 23, f.49; le 25, f.50.

Mars:

le 1^{er}, f.51; le 8, f.52; le 10, f.53; le 15, f.54; le 22, f.55; le 24, f.56.

Avril:

le 12, f.57; le 20, f.58; le 21, f.59; le 28, f.60.

Mai:

le 31, f.61.

Juin:

le 14, f.62; le 16, f.63; le 21, f.64.

Cet index couvre les sujets ayant fait l'objet de discussions lors des séances de ce comité. Les dates et les numéros des fascicules contenant les procès-verbaux et témoignages des séances du comité sont répertoriés dans les pages préliminaires sous le titre « DATES ET FASCICULES ». Les sujets, ainsi que les noms des intervenants, sont inscrits par ordre alphabétique et en caractères gras de même que les numéros des fascicules. Chaque référence peut apparaître sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès à l'information.

Pêches
Pacifique, 11:31

Oberle, M. F. (PC—Prince George—Peace river)
Pêches, 11:31

L'exemple suivant illustre la méthode d'indexation employée.

Office canadien du poisson salé — sujet général —
Activités, 19:17, 27:4-9 — sujet particulier —
numéros de fascicules —
de pages

Certains sujets d'importance commandent des descripteurs spéciaux tels que: Appendices; Ordre de renvoi; Procédure et Règlement; Témoins; Votes en Comité, etc.
L'index est dit croisé parce qu'il comporte des renvois. Les renvois à un sous-titre sont indiqués par un long trait.

Nigeria. Voir Poisson—Exportations

sujet abordé — **Géothermie** — Allusions, 1:34; 11:4-18
sous cette autre rubrique — Voir aussi Chauffage collectif, système
titre-sujet — **Energie atomique.** Voir pluriel Energie nucléaire
préférée à un autre —

Les abréviations et symboles employés sont les suivants:

A=appendice. Am.=amendement. Art.=article. M.=motion.

Affiliations politiques: L — Libéral; PC — Progressiste conservateur; NPD — Nouveau parti démocratique; Ind. — indépendant; L Ind. — Libéral indépendant.

S'adresser à la division de l'Index et références pour toute demande de renseignements additionnels—992-7645

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des
communes par l'imprimeur de la Reine pour le Canada.
En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by
the Queen's Printer for Canada.
Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9



CANADA

INDEX

DU

COMITÉ PERMANENT DES

Transports

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules nos 1-64 • 1986-1988 • 2^e Session • 33^e Législature

Président: Patrick Nowlan

JUL 19 1989

